

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU
PILOTAGE MARITIME

En France et dans les Pays Etrangers

ÉTUDE CRITIQUE DE LÉGISLATION COMPARÉE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 25 janvier 1918, à 3 heures

PAR

Louis LAURENT-TOUTAIN

Président : M. LYON-CAEN, professeur.

*Suffragants : { MM. PERCEROU, professeur.
LACOUR, professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU ET C^{ie}

ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1918

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU
PILOTAGE MARITIME

En France et dans les Pays Etrangers

ÉTUDE CRITIQUE DE LÉGISLATION COMPARÉE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le 25 janvier 1918, à 3 heures

PAR

Louis LAURENT-TOUTAIN

Président : M. LYON-CAEN, professeur.

*Suffragants : { MM. PERCEROU, professeur.
LACOUR, professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU ET C^{ie}

ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1918



Digitized by the Internet Archive
in 2026

PREMIÈRE PARTIE

HISTORIQUE DU PILOTAGE

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS

L'institution du pilotage est fort ancienne. Si loin qu'on remonte dans le passé, on trouve des preuves de l'existence de navigateurs particulièrement renseignés sur la configuration de parages déterminés et sur les dangers auxquels sont exposés les navires qui s'y aventurent. Rien de surprenant à cela. Il est, en effet, aisé de comprendre que si, à l'époque actuelle, les capitaines sentent la nécessité, malgré les immenses progrès réalisés par la science dans la conduite des navires, de prendre à leur bord dans certaines circonstances un homme capable de les conduire en toute sécurité à travers les chenaux et les écueils semés sur leur route, il devait à plus forte raison en être de même aux lointaines époques où, sur des navires peu maniables, ils

n'osaient, la boussole leur faisant défaut, gagner la haute mer et se livraient surtout à la navigation le long des côtes, la plus dangereuse de toutes. C'est pourquoi le recours à des techniciens des conditions locales semble d'autant plus nécessaire qu'on se rapproche davantage des origines de l'art de la navigation (1).

Le nom lui-même de « pilote », malgré les discussions auxquelles prête son étymologie, paraît d'ailleurs venir à l'appui de cette idée ; en hollandais « piloot » est tiré de deux mots : peilen, mesurer, et lood, plomb. Le pilote est donc, par définition, celui qui, dans les endroits où l'eau est peu profonde, mesure avec le plomb de sonde si le navire peut ou non continuer à s'avancer sans danger dans la même direction. Le mot allemand « lotse » qui a un sens identique dérive également du mot anglo-saxon « lead », plomb. Or, la pratique du sondage se réalise surtout à l'approche de la terre et l'opération peut s'effectuer avec des moyens extrêmement rudimentaires, tels que devaient en posséder les premiers navigateurs.

D'autre part, un texte juridique vient rendre très possible l'existence de pilotes, au moins de pilotes côtiers, dès l'époque romaine. C'est un fragment d'Ulpien, tiré de Digeste (Dig. XIX, II, 13, § 2) et ainsi conçu : *Si magis-*

(1) « Les anciens, n'ayant pas de boussole, ne pouvaient guère naviguer que sur les côtes ; aussi ils ne se servaient que de bâtiments à rames petits et plats ; presque toutes les rades étaient pour eux des ports ; la science des pilotes était très bornée et leur manœuvre très peu de chose. » Montesquieu, *Grandeur et décadence des Romains*, chap. IV.

ter navis, sine gubernatore in flumen navem immiserit, et tempestas orta, temperare non potuit et navem perdiderit, vectores habebunt adversus eum ex locato actionem.

Le point intéressant à interpréter dans ce texte est celui de savoir quel est le sens exact du mot *gubernator*. Faut-il, en effet, admettre que le vaisseau dont il s'agit navigue sans timonier ? Ou n'est-il pas plus probable que l'individu désigné sous le nom de *gubernator* est un pilote lamaneur au sens où nous l'entendons encore aujourd'hui ? C'est là une hypothèse qui, pour certains auteurs, présente une certaine vraisemblance.

Quoi qu'il en soit, la rareté des documents ne permet pas l'étude détaillée du pilotage dans les temps anciens. Les textes vraiment précis paraissent aux ^{xii}^e et ^{xiii}^e siècles, époques auxquelles le commerce maritime, trouvant à la suite des Croisades de nouveaux débouchés, prend une considérable extension et auxquelles aussi une sorte de droit maritime coutumier, dont certaines règles sont partout identiques, s'établit dans les divers pays d'Europe.

Ainsi les *Rôles d'Oléron* ont connu une si considérable autorité qu'ils sont devenus à peu près certainement la source commune des lois de la ville de Wisby ainsi que de celles de Damne et de Westcapelle. La notoriété du *Consulat de la mer* n'a pas été moindre et, plus tard il est vrai, un petit volume d'une centaine de pages, le *Guidon de la mer*, imprimé à Rouen entre 1556

et 1584, a vu la plupart de ses dispositions consacrées par la célèbre ordonnance de 1681.

C'est à la lumière de ces vieux et respectables ouvrages que nous allons essayer de définir quelle sorte de personnage était un pilote du temps jadis et quelles fonctions il exerçait à bord des « nefs onéraires » des siècles disparus.

CHAPITRE II

LES DIVERSES CATÉGORIES DE PILOTES ET LEURS ATTRIBUTIONS

Le sens du terme « pilote » était autrefois beaucoup plus compréhensif qu'il ne l'est aujourd'hui. L'armement d'un navire des temps qui nous ont précédés était en effet essentiellement différent de celui de nos vapeurs et de nos voiliers modernes. Des fonctions remplies alors par le personnel navigant, les unes, telle celle du capitaine, se sont complètement transformées, tandis que d'autres, celle de l'écrivain, par exemple, ont totalement disparu. Il en a été ainsi dans une certaine mesure pour le pilote, dont le rôle alors infiniment plus important qu'aujourd'hui, variait essentiellement suivant qu'il s'agissait de conduire le navire à sa lointaine destination ou, plus simplement, de l'entrer dans un port ou dans une rivière. Cette diversité dans les attributions et, par voie de conséquence, dans les connaissances nécessaires avait conduit tout naturellement à distinguer deux catégories de pilotes que nous allons successivement examiner : d'abord celle des hauturiers, maintenant inexistante et néanmoins toujours intéressante à cause des survivances qui ont passé dans la législation moderne

sur l'organisation des stations de pilotage ; et en second lieu, celle des lamaneurs ou locmans que nous voyons encore opérer chaque jour sous nos yeux.

§ 1. — Le pilote hauturier.

« Le pilote hauturier », dit Valin (1), « est un homme de mer qui, après avoir appris sous un maître d'hydrographie l'art de la navigation en faisant usage de l'arbalète, de l'astrolabe et des autres instruments convenables à cette science et avoir mis les règles en pratique, a été trouvé capable de conduire un navire pour les voyages les plus longs. »

Cette définition, très claire, n'est *devenue* complètement exacte qu'à une certaine époque. Jusqu'à la fin du xvi^e siècle, en effet, il est absolument certain que l'instruction du pilote était à peu près exclusivement le résultat d'une longue expérience et d'une constante pratique. Tel navigateur, à la suite de voyages répétés dans un même pays, finissait par se sentir capable d'y conduire un navire. Il s'efforçait alors d'inspirer confiance à un maître sur le point de mettre à la voile vers cette contrée et moins versé que lui dans les moyens susceptibles de l'y faire parvenir. La route à suivre était déterminée, lorsqu'on était en vue de la terre, par des relèvements de caps, de châteaux ou de signes apparents et une fois en mer, par la direction des courants, l'observation des as-

(1) *Commentaire sur l'ordonnance de 1681*, t. I^{er}, liv. II, tit. IV, Du pilote.

tres et quelques opérations arithmétiques élémentaires. Il faut ajouter que la réputation acquise ou la nationalité du hauturier pouvaient également influencer favorablement le maître. « Les gens de mer Portugais, et les Hollandais », dit un vieil ouvrage, « sont pour la plupart bien instruits. Mais quant aux Suédois, Danois, Anglois, Basques, Bretons, Normands, Poitevins et Picards, ils n'agrément nullement des interrogatoires, étant plus disposés à vider la bouteille, humer l'eau-de-vie et fumer le tabac qu'à manier adroitement l'astrolabe, le triangle et l'arbalète (1). »

Les garanties de capacité des hauturiers étaient donc, à moins qu'il ne s'agît d'hommes déjà connus par leurs expéditions, extrêmement variables, et l'on conçoit que des mesures dans l'intérêt de la navigation finirent par s'imposer au législateur. En France, ce fut l'édit d'Amirauté de 1584 qui, le premier, réalisa quelques progrès ; il stipula qu'à l'avenir nul ne serait reçu à conduire un navire ou à en être le maître sans avoir été au préalable « expérimenté et examiné par deux anciens maîtres en présence de l'amiral ou de ses lieutenants et de deux échevins de la ville ou notables bourgeois ». C'était là du reste une disposition qui ne concernait que l'avenir car, par respect pour les droits acquis, ceux qui au moment où fut rendu l'édit, exerçaient déjà les fonctions de pilote ou

(1) *Les us et coutumes de la mer divisés en trois parties*. Recueil d'anciens règlements réunis par Jean et Eustache Viret, Jean Berthelin et Jean Lucas, imprimé à Amsterdam en 1788.

de maître, étaient dispensés de tout examen et astreints à une simple déclaration, absolument insuffisante pour permettre d'apprécier leur valeur technique.

Un peu plus tard, un nouveau texte vint confirmer, — mais seulement en théorie — cette réglementation. Louis XIII, par l'article 434 de l'ordonnance de janvier 1629, œuvre du chancelier Michel de Marillac, décida d'appointer dans les principales villes maritimes du royaume des professeurs d'hydrographie chargés de donner un enseignement public aux jeunes gens susceptibles de s'intéresser à la navigation. Malheureusement, la disgrâce du chancelier « entraîna, comme le dit Valin, celle de son ouvrage, appelé par dérision Code Micheau ». Le remède excellent contre l'ignorance des pilotes qu'eût été la multiplication de chaires d'hydrographie ne reçut donc aucune application, et les auteurs de l'ouvrage déjà cité le regrettent en termes vifs, bien que trop absolus, ainsi qu'on pourra s'en rendre compte par la suite : « Si l'ordonnance du Roi Louis XIII était exécutée », écrit-il, « les hauturiers plus instruits seroient plus humains et moins farouches que les ignorans et lâches hâle-boulines qui s'en mêlent à présent, lesquels n'ont d'humain que la face et ne possèdent aucune qualité des gens de mer si ce n'est beaucoup de vent, de sauvagerie et de face odieuse » (1).

Ce que le Code Micheau n'avait pu réaliser, il appartint à Louis XIV de le faire prévaloir. La création d'éco-

(1) *Les us et coutumes de la mer*, etc., loc. cit.

les d'hydrographie fut décidée par l'article I^{er} du livre I^{er}, titre VIII, de l'ordonnance de 1681 et, s'il faut en croire Valin, l'exécution de cette prescription, pour avoir été différée, « n'en fut que plus rapide et plus constante. En effet, les écoles furent fondées partout où il convenait presque aussitôt après notre ordonnance et elles ont été depuis toujours régulièrement entretenues non seulement dans les ports de marine royale, mais encore dans ceux du commerce ». Les cours, aux termes de l'article 111 du même livre, étaient tenus « quatre jours au moins par semaine » et avaient pour sanction un examen subi en présence du professeur d'hydrographie, de deux anciens pilotes et de deux maîtres de navires, assistés par des officiers de l'amirauté (art. I^{er}, tome I, titre : Du pilote).

Ainsi était assurée législativement l'instruction théorique des hauturiers. Mais cela ne suffisait pas. A la théorie devaient aussi se joindre certaines autres garanties : c'est pourquoi les ordonnances des 3 octobre 1683, 27 janvier 1688, 15 avril 1689 et 12 décembre 1724 stipulèrent expressément que les pilotes devaient être âgés au minimum de 25 ans et avoir fait deux campagnes au moins de trois mois chacune sur les vaisseaux de la marine royale, tout ceci sauf dispense que le Roi, en vertu de son pouvoir souverain, pouvait accorder quand il lui plaisait. En dehors de ce cas d'exception, il semble qu'on ait été assez rigoureux pour ce qui concerne l'admission des hauturiers, et Valin cite dans son *Commentaire* un

arrêt du Conseil du Roi du 7 avril 1736 (1) qui casse le brevet de pilote hauturier conféré par les officiers de l'amirauté de Louisbourg à un sieur Avice, âgé seulement de 23 ans et incapable de « justifier par un certificat de l'officier des classes » des deux campagnes de trois mois dont il vient d'être question.

Un point, du reste, est assez intéressant et vaut d'être signalé : c'est que, au xvii^e siècle tout au moins (car il n'en avait pas toujours été ainsi), l'examen subi par le candidat à la profession de pilote était à peu près le même que celui auquel on soumettait le candidat au grade de capitaine. La seule différence était que le maître, pour être reçu, devait justifier de cinq années de navigation, tandis qu'il suffisait au pilote de prouver qu'il avait fait « plusieurs voyages en mer ». Il résulte de ceci que la qualité de pilote était simplement un degré préparatoire qu'il fallait gravir pour arriver à la maîtrise : tous les doutes qu'on pourrait éprouver à cet égard sont levés par l'article 4 du titre du capitaine (ordonnance 1681) aux termes duquel « celui qui, reçu pilote, aura navigué pendant deux années, pourra être établi maître sans subir aucun examen ».

On peut dès maintenant, par ce que nous avons dit, se rendre compte des rapports qui, à bord, existaient entre le capitaine et le pilote et apercevoir quelle était leur fonction respective.

Le pilote, c'est un fait certain, était, par son rôle, su-

(1) *Commentaire sur l'ordonnance de 1681*, t. I^{er}, p. 378.

bordonné au capitaine nanti de la haute direction des affaires du navire : pour cette raison, il lui devait respect et soumission au même titre que les passagers ou les gens de l'équipage. Et cependant il avait bien une fonction propre : il commandait à la route et se fournissait des cartes, routiers, astrolabes, arbalètes et de tous les livres nécessaires à son art (art. III, liv. II, ord. 1681). C'était même là un privilège qui pouvait, le cas échéant, devenir la source de discussions irritantes. Valin, en effet, déclarait positivement que ce commandement, le hauturier ne l'avait pas seul, et que le maître, de tout temps, avait eu le droit de contrôler ses opérations, pouvant même, « s'il consentait à prendre les événements à son compte », changer la route donnée par son auxiliaire. Mais d'ordinaire il se bornait à lui faire part de ses observations et objections et, en cas de contrariété d'avis, c'était, suivant une fort ancienne coutume, aux principaux de l'équipage qu'on recourait pour déterminer la route à suivre.

« Ainsi le capitaine n'avait pas intégralement l'autorité et la responsabilité pour la conduite du navire au point de vue nautique : conception qui nous paraît aujourd'hui bien étrange et dont le vice a dû parfois apparaître par des conséquences tragiques jusqu'au jour où elle est devenue complètement caduque (1). »

Néanmoins, il ne semble pas que jusqu'au ^{xvii}^e siècle

(1) René Verneaux, *L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle*, t. I, p. 96.

la dualité de pouvoirs ait entraîné, dans l'ensemble, de mauvais résultats. Ce qui est certain, c'est qu'elle ne porta aucune atteinte au prestige des pilotes pendant de nombreuses années.

On peut s'en rendre compte en lisant un des chants composés au moment de quitter la Terre Sainte par un troubadour du nom de Peyrols qui souhaitait ardemment « bonne route et bon vent, bon navire et bon pilote pour revenir en personne à Marseille (1) ». Courte citation qui pourtant en dit bien long sur la confiance alors témoignée à cet important personnage.

Peut-on maintenant s'étonner que, lorsque les navires, pendant les siècles qui suivirent la grandiose épopée vers l'Orient, unirent l'Egypte, la Perse, l'Inde et même la Chine avec la France, l'Angleterre et les Flandres, et naviguèrent sur des mers peu fréquentées et peu connues, les maîtres aient jugé indispensable de s'assurer les services d'hommes « habitués à prévoir les tempêtes à l'inspection du ciel et à la couleur des eaux, possédant quelques notions d'astronomie et de cosmographie et capables d'indiquer au timonier, par leur chant cadencé, de quel côté orienter la barre ? » (2).

Le recours au pilote s'explique d'autant mieux que jusqu'à une époque relativement récente, tout bâtiment destiné à faire une navigation de quelque durée était armé en guerre, même s'il transportait des marchandises.

(1) Villemain, *Cours de littérature du Moyen Age*.

(2) De la Roncière, *Histoire de la marine française*.

« Le pilote », écrit M. A.-E. Borély (1), « se trouvait avec le reste de l'équipage, soldats et marins, sous le commandement du maître qui était le plus souvent un homme de guerre, complètement étranger aux choses de la mer. » Par suite, c'était bien, comme disaient les matelots, « le premier pilote qui menait la barque ». Aussi, lorsque vint l'ère des grandes expéditions maritimes, l'autorité et l'ascendant des hauturiers furent-ils portés à leur apogée. C'est à l'un d'eux, le Portugais Martin Vincente, que Christophe Colomb dut la première indication de l'existence de terres inconnues à l'ouest du monde, et quand le grand explorateur mit à la voile, à bord de chacune de ses caravelles se trouvaient des pilotes parmi lesquels ce Bartolomé Ruiz qui :

En pompeux apparat tout vêtu de brocart,
Le porte-voix au poing, montant au banc de quart,
Commanda de rentrer l'ancre en la capitane
Et de mettre la barre au vent de tramontane (2).

En France et à peu près à la même époque, quelques hauturiers acquirent également une considérable notoriété. L'un d'eux, un Havrais nommé Guillaume Le Testu, dédia en 1556 à l'amiral de Coligny une cosmographie dont il était l'auteur, ouvrage extrêmement curieux qui lui valut l'honneur de conduire au Brésil une expédition entreprise dans le but de créer en Amérique des colonies destinées à assurer un abri aux protestants persécutés (3).

(1) Borély, *Histoire de la Ville du Havre*, liv. V, p. 242-243.

(2) J. M. de Hérédia, *Les conquérants de l'or*.

(3) A.-E. Borély, *loc. cit.*, liv. V, p. 242-243 et p. 167.

Quelques années plus tard, en 1584, fut présenté au duc de Joyeuse un autre pilote de grande réputation, havrais lui aussi, nommé Jacques Devaulx et élève de Le Testu. Sur les encouragements du dignitaire dont il venait de faire la connaissance, il rédigea plusieurs petits traités qui « dans leur ensemble embrassaient à peu près tout ce que l'on savait alors des applications de la géographie à la navigation, de l'usage des cartes et de l'art de se diriger sur mer, le tout enrichi de nombreuses observations recueillies au cours de multiples voyages (1) ».

Il se forma par conséquent parmi les hauturiers — encore qu'il faille bien remarquer, pour éviter toute équivoque, que Le Testu très certainement, et très probablement aussi Devaulx, appartenaient à cette classe de pilotes dénommés « pilotes entretenus », c'est-à-dire soldés par le roi pour la conduite des vaisseaux de guerre et de ce fait plus instruits que la majorité de leurs collègues — une élite d'hommes extrêmement sérieux et aptes à justifier pleinement dans la plupart des cas la confiance des maîtres. D'où il suit qu'à son époque Valin pouvait écrire, sans craindre d'être taxé d'optimisme exagéré : « Les pilotes de cette qualité sont si nécessaires qu'on ne saurait trop veiller au danger d'en manquer. Il y a un peu plus de trente ans qu'on s'aperçut à La Rochelle qu'il n'y en avait pas une quantité suffisante : pour y remédier, il intervint une ordonnance particulière à ce

(1) A.-E. Borély, *loc. cit.*, liv. V, p. 242-243 et 165.

port en date du 27 février 1719 par laquelle il fut enjoint, sous peine de 100 livres d'amende, à tous les négociants qui armeront à l'avenir des navires de 100 tonneaux et au-dessus pour le long cours, d'engager un des apprentis instruits au pilotage » (c'est-à-dire pris chaque année sur une liste, dressée par les officiers de l'amirauté, des jeunes gens ayant fréquenté assidûment les écoles d'hydrographie) « pour faire les fonctions de pilotin ».

Des attributions aussi importantes n'allaient pas, bien entendu, sans entraîner pour le hauturier des devoirs assez variés que sanctionnaient, le cas échéant, de rigoureuses pénalités.

Une première obligation, toute secondaire et qui lui incombait en cas d'absence de l'écrivain, absence rare aux temps des *Rôles d'Oléron*, et devenue la règle au xvii^e siècle, consistait, si le capitaine le demandait, à dresser un état des marchandises embarquées et à inventorier les biens et effets de ceux qui mouraient en cours de route.

En second lieu, la loi exigeait que le pilote emportât avec lui pendant chacun de ses voyages un journal de bord sur lequel il avait à consigner en détail les jours et heures des changements de route, la latitude et la longitude, les variations de la boussole, bref tous les incidents quotidiens de sa navigation.

Au retour, ce récit détaillé du voyage devait être déposé par son auteur au greffe de l'amirauté, sous peine d'une amende de 50 livres. Cette formalité n'était pas,

comme on serait porté à le croire, une mesure vexatoire et inutile. Tout au contraire, les renseignements du journal de bord du pilote pouvaient être très avantageusement mis à profit soit par d'autres navigateurs, soit par les professeurs d'hydrographie, entre les mains desquels se faisait effectivement à l'époque de Valin le dépôt de ce document.

Mais la principale des obligations du hauturier, celle qui était sa raison d'être, consistait à mener le plus rapidement et le plus sûrement possible le navire à son port de destination. S'il ne se montrait pas à la hauteur de sa tâche, il s'exposait à des châtimens, qui pour avoir varié suivant les pays et suivant les époques, eurent néanmoins, dans les anciennes coutumes, ce trait commun d'être toujours et partout extrêmement rigoureux. Quelques exemples, pris au hasard, seront particulièrement suggestifs.

Le pilote convaincu d'ignorance perdait, selon le statut de la ville de Wisby, la moitié de ses salaires s'il n'avait pas encore partagé le pain du patron ; si, au contraire, il avait pris place à la table du maître, pouvoir était donné à celui-ci de le congédier sans aucun loyer.

Le Code maritime de Frédéric II de Danemark (1561), le Statut de la ville libre de Hambourg (1603), le Code maritime de Charles IX de Suède (1667) stipulaient en termes presque similaires que le pilote qui en fait ne connaissait pas des contrées qu'il avait assuré connaître devait restituer toutes les sommes reçues du patron en

y ajoutant la moitié de ce qui avait pu lui être promis à titre de gages ou loyer (1).

Enfin le *Consulat de la mer*, du reste bien plus ancien, était aussi beaucoup plus sévère. « Si par événement » stipulait-il, « celui qu'on aura pris pour pilote est assez ignorant pour ne pouvoir rien tenir de ce qu'il a promis, dans un tel cas il doit perdre à l'instant la tête sans aucune rémission et sans aucune grâce. Le patron peut, s'il le veut, la lui faire couper sans s'adresser à la justice parce que le pilote l'aura trompé et l'aura mis en danger de se perdre, lui et ses compagnons, le navire et sa cargaison (2). » L'unique tempérament à cette procédure sommaire était la consultation des membres de l'équipage sur le parti qu'il convenait de prendre, ce qui était de nature à mettre les hauturiers tant soit peu à l'abri des vengeances et des inimitiés des maîtres.

Dans un seul cas, la rigueur des textes connaissait quelque adoucissement : celui où, une fois au large, le maître changeait la route et mettait le cap sur une nouvelle destination. L'ignorance du nouveau parcours n'était pas en ce cas — et ceci confirme ce que nous avons dit plus haut du caractère surtout pratique de l'instruction du hauturier au Moyen Age — imputée à faute au pilote : la règle généralement admise lui permettait de conserver le salaire régulièrement acquis jusqu'au jour du déroutement, faculté lui étant laissée

(1) Cf. Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. III, p. 241 et suiv., p. 131 et suiv.

(2) *Ibid.*, t. II, p. 250.

dans la suite soit de débarquer au premier port touché, soit de rester à bord en supportant une diminution de gages.

La puissante influence du temps jointe à l'affinement progressif des mœurs rejetèrent peu à peu dans l'ombre du passé la cruauté des peines infligées aux hauturiers. Néanmoins, bien que les frappant plus rarement, dans leur vie, elles restèrent toujours empreintes d'une grande sévérité : ainsi l'ordonnance de 1681 maintenait, dans l'article 7 du titre IV du livre II, la peine de mort contre le pilote coupable d'avoir fait périr malicieusement un bâtiment. Si, au contraire, l'accident était la conséquence de l'ignorance ou de l'inexpérience, le pilote fautif se voyait condamner en vertu du même article à 100 livres d'amende et à la privation perpétuelle de l'exercice du pilotage, tout ceci sans préjudice des dommages-intérêts des parties.

Ainsi les hauturiers purent toujours méditer avec grand profit un texte du *Consulat de la mer* resté vrai malgré les siècles et ainsi conçu : « Tout homme qui se fait pilote doit prendre garde, avant de se donner pour tel, s'il peut ou sait tenir tout ce qu'il promet afin que des peines ne puissent lui être appliquées et qu'il n'en éprouve aucun dommage (1). » Leurs loisirs de plus en plus nombreux leur en laissèrent vraisemblablement le temps, car leur utilité diminua à un point tel que leur ruine en France

(1) Pardessus, *loc. cit.*, t. II, p. 250.

fut contemporaine, ou peu s'en faut, de celle de l'ancien régime.

Rien n'est plus facile à comprendre. Le commandement sur un navire à la mer doit émaner d'un chef unique et non de plusieurs, si l'on veut qu'il soit effectif. Précisément le pilotage à ce point de vue se justifia parfaitement tant que le pilote fut capable, par son ascendant et par sa science d'un parcours déterminé, de faire prévaloir ses avis sur ceux du capitaine. Mais un jour vint où il n'eut plus de raison d'être : le jour où le maître dut présenter, au point de vue nautique, les mêmes garanties de capacité que son collaborateur, où il devint lui-même par des études plus approfondies et plus générales « le savant, le maître de la manœuvre, celui à qui appartient toute l'autorité, celui à qui incombe toute la responsabilité » (1).

Ce fut l'œuvre de la Révolution de consacrer par un texte les changements peu à peu survenus. Le décret des 22 avril-1^{er} mai 1791 supprima définitivement les fonctions du pilote hauturier à bord des navires et ainsi disparut une classe de navigateurs dont quelques représentants surent acquérir jadis un prestige et une valeur qui n'ont pas été sans profit pour la marine au cours des âges.

§ 2. — Le pilote lamaneur.

Les définitions du pilote lamaneur sont très nombreuses. L'une des plus simples, l'une de celles qui répon-

(1) R. Verneaux, *loc. cit.*, t. I, p. 96.

dent le mieux à la réalité est la suivante, tirée d'un vieil ouvrage : « Locmans, lamaneurs, sont pilotes ou marini-ers de rivière pris et loués sur les lieux comme connaissant les pas et dangers desquels le pilote du navire n'a pas de notice. »

Mission toute spéciale assurément et beaucoup plus obscure que celle des hauturiers, mais tout aussi utile car, nous disent les anciens recueils maritimes, « il fait fort dangereux entre les havres de Bretagne Armorique sans locman ou guide ».

Ce seul fait d'entreprendre de conduire des navires au milieu des dangers qui se rencontrent toujours au long des côtes ou dans les parages des ports aurait dû, semble-t-il, par égard aux lourdes responsabilités qui en découlent, amener à établir un contrôle sérieux sur les connaissances dont l'acquisition par les locmans était présumée résulter d'une navigation particulièrement fréquente dans certains endroits.

Il n'en est pourtant pas ainsi et, comme pour le pilote hauturier, aucun texte précis ne se rencontre en France sur la matière avant l'édit de 1584. Au reste, les analogies des dispositions législatives régissant les deux catégories de gens de mer que nous examinons ne se bornent point là, et on peut encore remarquer qu'au point de vue de sa composition, le jury devant lequel se présenta par la suite le lamaneur resta toujours le même, ou peu s'en faut, que celui destiné à « expérimenter » le hauturier ; l'article 86 de l'ordonnance de 1584 portait en termes

vagues « nul ne sera admis à conduire un navire... », ce qui s'entendait aussi bien de l'un que de l'autre, et plus tard, ni l'ordonnance de 1681, ni celle de 1784 n'introduisirent de dérogations importantes sur ce point : le candidat comparaissait devant deux anciens maîtres et deux anciens lamaneurs, qui l'interrogeaient en présence des officiers de l'amirauté et de deux échevins ou notables bourgeois.

La Révolution seule, moins soucieuse des règles hiérarchiques, simplifia cet imposant appareil, et le décret des 21-30 juillet 1791 confia, dans son article 4, le soin de recevoir l'impétrant à un enseigne secondé par deux anciens pilotes.

La commission d'examen réunie, quelles questions avait-elle à poser ? L'édit de 1584 ne fournit aucun renseignement à cet égard, mais les ordonnances de 1681 et de 1784 s'expriment en termes très nets : « Le lamaneur sera examiné sur la connoissance et expérience qu'il doit avoir des manœuvres et fabrique des vaisseaux, ensemble des cours et marées, des bancs, courans, écueils et autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée et la sortie des rivières, ports et havres du lieu de son établissement (1). »

Le cadre de l'interrogatoire était donc, on le voit, extrêmement large et de nature à varier considérablement suivant la topographie des zones dangereuses comprises dans le ressort des divers sièges d'amirautés. De

(1) Ord. 1681, liv. IV, tit. III, art. 3.

là suit que, malgré l'opinion de Valin, un tant soit peu dédaigneuse et aux termes de laquelle « cette science était assez bornée par rapport à celle des pilotes ordinaires », l'épreuve présentait un certain caractère de difficulté ; les noms et le relèvement de tous les écueils visibles ou sous-marins, la direction et la force des courants, les connaissances nautiques que le candidat devait « tenir par registre de mémoire locale » suffisaient amplement au cas où les examinateurs se montraient peu accommodants à lui faire perdre mentalement la notion exacte du point magnétique vers lequel tend constamment l'aiguille aimantée et qui eût pu lui faire trouver, comme à un navire sa route, la juste solution des questions posées.

Soutenir d'une manière satisfaisante des discussions théoriques avait sans doute son importance, mais cela ne suffisait pas à l'obtention du brevet de locman. La loi se montrait plus exigeante encore et avait posé un ensemble de conditions assez différentes les unes des autres.

En premier lieu, elle fixait un âge minimum. Il paraît, en effet, qu'antérieurement à l'ordonnance de 1681, des jeunes gens étaient reçus lamaneurs dès l'âge de 18 ans, ce qui avait pour conséquence de « mettre la vie et les biens des sujets du Roi entre les mains de navigateurs peu expérimentés (1) ». Aussi ce texte choisit-il comme

(1) Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de 1681*, art. 2, liv. IV, tit. III.

âge minimum celui de 25 ans qui fut conservé par les ordonnances de 1689 et de 1725, et repoussé ensuite par l'édit de 1784 jusqu'à 35 ans.

Sous la Révolution, cette limite ne varia guère. Elle oscilla entre 24 ans sous l'empire du décret des 21-30 juillet 1791 et 30 ans lorsque fut promulgué le décret du 20 juin 1792.

Un autre point important sur lequel néanmoins le législateur resta en général très laconique, ce fut la détermination du temps de navigation considéré comme nécessaire pour acquérir une suffisante expérience. L'ordonnance de 1681 était muette à cet égard, mais celles qui lui succédèrent se montrèrent un peu moins avares de détails : sans aucune discordance, elles établirent que le lamaneur devait à tout le moins avoir fait « deux campagnes de trois mois chacune sur les vaisseaux de Sa Majesté ». C'était incontestablement un stage beaucoup trop court et Valin explique qu'il « n'en a jamais vu se présenter qui n'eussent beaucoup plus de cinq ans de navigation ». De son côté, un plumitif des Archives de la ville du Havre relate qu'à la date du 14 août 1682 fut reçu lamaneur un sieur Patrice Sence qui naviguait « depuis 15 ans dans les chaloupes et autres vaisseaux ».

La durée de la période de navigation prévue par la loi était donc en pratique plus ou moins prolongée et il semble bien que, pendant la période révolutionnaire, le décret du 20 juin 1792 prit une moyenne raisonnable en exigeant du futur locman six années de voyages à la mer.

Enfin, le candidat pilote devait pour être reçu habiter dans le ressort du siège d'amirauté qui lui conférait son titre. « C'était », écrit M. Paul Meunier, « une condition inéluctable qui ne souffrait ni exceptions, ni excuses. Il nous paraît difficile de justifier une pareille exigence. Le pilote devant être examiné sur la connaissance des côtes voisines du lieu de l'examen, peu importe, semble-t-il, qu'il ait son domicile en cet endroit ou ailleurs, pourvu qu'il connaisse les parages.

« Nous retrouvons la même disposition dans l'article 9 de l'ordonnance du 10 mars 1784, mais nous perdons définitivement sa trace dans les lois de la Révolution et dans les textes modernes. Justice était faite de son iniquité (1). »

Voilà, certes, des termes bien énergiques pour condamner une exigence de la loi d'ailleurs parfaitement explicable. Pour bien connaître, en effet, des endroits accidentés quelconques, il faut constamment les pratiquer et pour les pratiquer avec la fréquence suffisante, il faut nécessairement s'en éloigner le moins possible et se fixer dans leur voisinage immédiat. C'est ce que font les pilotes d'aujourd'hui et c'est ce qu'ils faisaient probablement déjà autrefois. D'où il résulte que cette prescription légale ne devait pas en fait être souvent aussi vexatoire et aussi « inique » que M. Paul Meunier veut bien le supposer.

(1) Paul Meunier, *Du pilotage*. Paris, 1894, thèse, p. 101.

Le lamaneur une fois nommé, quelles relations entretenait-il avec l'amirauté ?

Des recherches auxquelles nous nous sommes livré sur ce sujet, il nous semble pouvoir, à bon droit, inférer qu'il n'existait pas en France sous l'ancienne monarchie de stations de pilotage hiérarchiquement constituées comme celles que nous voyons fonctionner sous nos yeux et que nous aurons à décrire plus tard. Tout au contraire, l'organisation du service variait essentiellement suivant les ports. Ainsi à Marseille, « le pilotage était exercé par des patrons pêcheurs. En 1749, M. Sibon, capitaine de port, proposa à la Chambre de commerce d'établir six ou huit pilotes pris parmi les anciens capitaines ou patrons pour entrer les bâtiments dans le port moyennant une rétribution obligatoire, qu'on les payât ou non. On aurait construit une maison sur l'île de Ratonneau pour les y loger. La Chambre repoussa cette mesure, elle regardait la manière dont les navires étrangers se faisaient piloter par des pêcheurs quand ils en avaient besoin comme étant la plus sûre et la plus commode. Le pilotage continua donc d'être libre (1) ».

Ailleurs, il n'en allait pas de même. Au Havre, par exemple, tout ce qui concernait la navigation, y compris le pilotage, était sévèrement réglementé. Mais, dès son origine, le corps de ville s'était attribué dans ce domaine un rôle extrêmement important et avait dépossédé les

(1) Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, 1843.

officiers d'amirauté des principales de leurs attributions, ne leur laissant que « la direction des constructions navales pour le service du Roi et la juridiction dont les sentences étaient toujours rendues au nom du grand amiral (1) ».

Comment d'obscurs lamaneurs auraient-ils pu résister aux empiétements d'échevins aussi intraitables devant lesquels les officiers du Roi eux-mêmes avaient dû céder ?

Ils ne le tentèrent guère, et on peut mesurer toute l'étendue de la mainmise de la ville sur les pilotes locaux par la lecture de l'en-tête d'un des règlements municipaux nombreux sur la matière et ainsi conçu : « En exécution de la délibération de l'hostel commun de la ville du Havre, du 10^e jour du mois de décembre 1666, nous Jacques Fontaine, etc., eschevins de la ditte ville, commissaires nommés pour donner nos avis et régler le nombre des pilottes lamaneurs et leurs salaires, pour nos avis estre portez à Monseigneur le Gouverneur » etc. (2). L'amirauté n'intervenait donc, on le voit, que tout à fait subsidiairement.

Il est bon d'ajouter qu'un état de choses aussi particulier ne devait pas toujours durer et que, sous le règne de Louis XIV, l'amirauté, puissamment secondée par l'absolutisme royal, arriva, après de longues et ardentes luttes avec les échevins, à ressaisir toutes ses prérogatives.

(1) A. E. Borély, *loc. cit.*, liv. IV, chap. V, p. 400-401.

(2) Préambule du Règlement de 1735. *Archives de la ville du Havre*.

Ces exemples très significatifs prouvent bien comme il est difficile, dans une matière si touffue et qui donne lieu à de si radicales différences d'organisation, d'essayer de tirer des conclusions ayant une large portée ; et de fait, si l'on passe du point de vue particulier au point de vue général, voici la seule constatation qu'on soit mis à même de faire : tout lamaneur, une fois agréé par l'amirauté, exerçait son métier comme il lui plaisait, sous la condition expresse de se conformer à certaines règles de portée très vaste posées par elle et que nous allons maintenant passer rapidement en revue.

La première de toutes consistait pour les locmans à toujours se tenir prêts à offrir leurs services aux navires qui signalaient en avoir besoin. Mais, en pareil cas, un excès de zèle était réprimé aussi énergiquement qu'une trop grande négligence, car d'après les textes, très formels sur ce point, il était interdit sous des peines sévères d'aller aborder les vaisseaux « au delà des rades des ports et des rivières » (1).

Pourtant il arrivait souvent que certains pilotes, particulièrement après au gain et peu soucieux des défenses de la loi, se portaient si loin au large au devant des bâtiments annoncés que leurs collègues, ainsi devenus inutiles, avaient grand'peine à subsister. L'autorité, plusieurs fois saisie de réclamations très justifiées, imagina deux expédients pour porter remède à ces abus : l'un

(1) Ord. 1584, art. 89 ; ord. 1681, art. 10, liv. IV, tit. III.

fut l'organisation du service à tour de rôle, l'autre consista dans l'établissement d'une bourse commune pour tous les lamaneurs d'un même port. Aucun de ces procédés ne se montra en pratique vraiment efficace et toujours s'élevèrent de nombreuses contestations entre ces « sortes de gens qui », au dire de Valin, « formaient une classe d'hommes difficiles à soumettre ».

Pour joindre les navires à une distance assez grande du port, — il arrive souvent que des rades soient fort étendues, — de quels moyens les pilotes disposaient-ils ? Les ordonnances parlent de leurs « chaloupes ». C'est rigoureusement exact. Au Havre notamment, les anciens règlements municipaux défendent aux locmans de sortir du port « qu'ils ne soient fournis, dans leurs chaloupes, de sept hommes d'équipage dont il y en aura trois capables d'entrer en chacun navire pour servir de pilote (1) ».

Un peu plus tard, un autre règlement municipal les oblige d' « assister lesdits vaisseaux de leurs chaloupes équipées suffisamment d'hommes et d'autres choses (2) ».

Ces chaloupes, ces « barques lamaneuses » comme on les appelait encore, non pontées et de petites dimensions, étaient des esquifs beaucoup trop frêles et ne pouvaient bien tenir la mer dès que la houle se faisait un peu fortement sentir.

Aussi les accidents étaient-ils fréquents et tragiques. L'un d'entre eux, survenu le 28 mai 1787, causa, en quel-

(1) *Archives de la ville du Havre*, règlement de 1635.

(2) *Ibid.*, règlement de 1669.

ques instants, la mort de cinq hommes et ce n'est là malheureusement qu'un exemple pris entre bien d'autres.

Le pilote mis à bord dans de bonnes conditions, il s'agissait pour lui de guider sans accroc son navire à travers les passes que les textes de loi l'obligeaient à inspecter soit chaque mois, soit chaque semaine, soit même chaque jour, et à maintenir libres de tout obstacle (1). Sa mission remplie, il était en droit de réclamer un salaire, équitable rémunération du service rendu. Ici l'arbitraire ne pouvait régner, car le salaire du pilote ne devait être ni supérieur ni inférieur au tarif fixé et rendu public par les officiers de l'amirauté (2) ; à eux incombait le soin d'établir pour chaque port des taxes appropriées au temps nécessité par les opérations du navire et à son tonnage. Il n'était d'ailleurs pas nécessaire que ces éléments se trouvassent réunis pour déterminer la fixation ou la modification des tarifs. Ainsi, le règlement du 18 août 1745 concernant les pilotes bretons leur fixait un nouveau taux de rémunération uniquement parce que ces pilotes prélevaient sur les capitaines des suppléments de rétribution en se basant sur ce fait que « les fonds des rades et rivières ayant changé, ils devaient par conséquent employer plus de temps à piloter les vaisseaux qu'il ne leur en fallait ci-devant ».

Dans un cas cependant la loi se départissait de sa rigueur : c'était le cas de « tourmente ou de péril évi-

(1) Ord. 1681, art. 15-16, liv. IV, tit. III.

(2) *Ibid.*, art. 13.

dent » dans lequel le pilote pouvait exiger « plus grandes sommes que celles portées au règlement » à raison du travail supplémentaire qu'il avait fourni et du danger qu'il avait encouru. Encore est-il bon de remarquer que notre ancienne législation avait eu soin de prévoir les abus qui auraient pu se produire au profit de tout lamaneur « né malin » dans un moment de panique très compréhensible et de déclarer radicalement « nulles les promesses faites par les maîtres dans le danger de naufrage ». L'édit de 1584 contenait déjà cette disposition, pas très clairement exprimée toutefois, dans son article 89, mais l'ordonnance de 1681 était formelle sur ce point (1). D'ailleurs, cette règle était une règle de simple bon sens qui rentrait si bien, suivant l'expression de Valin, « dans les vrais principes du droit », qu'elle formait déjà l'article 4 des *Rôles d'Oléron* et inspirait à leur commentateur les réflexions suivantes : « Les promesses que le malade fait à son médecin, chirurgien, apothicaire et autres desquels il espère du soulagement ou salvation sont de droit nulles et cassables comme extorquées par fraude et par force. La même raison convient pour annuler toutes promesses et donations faites par le maître du navire ou les marchands aux pilotes de rivière et lamenteurs, en cas de périlclitation du naufrage soit pour sauver sa personne, son vaisseau ou les marchandises. »

Ceci dit, nous en avons terminé avec l'étude des obligations imposées par la loi aux pilotes d'autrefois.

(1) Ord. 1681, art. 14.

Un autre point, qui se relie assez étroitement à ce que nous venons d'exposer, sollicite maintenant toute notre attention : des avantages particuliers étaient-ils réservés aux lamaneurs pour compenser ces mêmes obligations et, s'il en existait, quelle était leur nature ?

La question, sur laquelle nous aurons plus tard à revenir, se pose de nos jours exactement dans les mêmes termes. Comme contre-partie des charges qu'ils ont à supporter, les pilotes jouissent du privilège exclusivement réservé à leur corporation d'offrir leurs services aux capitaines des navires qui font route vers nos ports et, dans le cas où ces offres ne sont pas agréées, de percevoir la même rémunération qu'en cas de pilotage effectif. C'est dire en deux mots qu'il existe aujourd'hui à leur profit un monopole et une obligation du pilotage.

En ce qui concerne le monopole, peu de changements se sont produits : il existait, en effet, déjà sous l'ancienne monarchie, tout au moins à partir du dernier tiers du xvr^e siècle, et l'article 88 de l'ordonnance de 1584 supprimait toute incertitude à cet égard en décidant que « ceux qui ne seront instituez aux dictes charges ne pourront s'ingérer à conduire, faire entrer ou sortir aucun navire de nos ports et havres sur peine de punition corporelle ». C'était du reste poser des principes bien absolus et d'application bien difficile. Que l'on veuille bien pour un instant imaginer l'hypothèse d'un voilier de l'époque arrivant dans le voisinage d'un port et appelant le pilote sans que ce dernier, à cause de la brume, de la tempête

ou de toute autre raison, puisse être embarqué ? Ne semble-t-il pas tout naturel qu'en pareil cas, le capitaine, s'il se sent perplexe sur la route à suivre, demande du secours au premier pêcheur qu'il rencontrera et que son expérience des lieux mettra à même de le guider avec autant de sûreté qu'un pilote breveté ? Voilà précisément ce que l'édit de 1584, pris à la lettre, interdisait et on se rend compte au premier coup d'œil de ce qu'il y avait d'excessif dans une semblable prescription. Aussi est-il permis de supposer que l'ordonnance de 1681 ne fit que consacrer législativement ce qui se faisait dans la pratique quotidienne. Sans doute elle conserva le monopole au profit des lamaneurs, allant même jusqu'à bien préciser — comme le fit plus tard celle du 10 mars 1784 — que « le nombre en serait réglé par les officiers d'amirauté de l'avis des échevins et des plus notables bourgeois (1) » dans le but d'assurer à chacun d'eux « une honnête subsistance », mais elle autorisa de plus les maîtres — et c'est ici qu'apparaît son caractère transactionnel — à prendre à leur bord, à défaut de pilotes, des pêcheurs ou des marins pratiques, lesquels devaient abandonner le commandement dès l'arrivée du locman et recevoir un salaire proportionnel au travail fourni par eux. Solution très sage qui s'est depuis lors perpétuée jusqu'à nous.

Au contraire, l'obligation pour les maîtres de prendre le pilote lorsqu'il se présentait n'existait pas en France

(1) Art. 1^{er}, liv. IV, tit. III.

sous l'ancien régime. Cela paraît d'autant plus bizarre que, dans la plupart des nations étrangères, et notamment dans celles du Nord, la règle inverse était généralement admise : les capitaines, à leur arrivée dans des ports où il existait des locmans, étaient obligés de les employer sous des peines pécuniaires fixées soit à un marc d'or par les recès de 1447 et 1614 de la Ligue Hanseatique (1), soit à 150 thallers par le Code de Charles XI de Suède (1667) (2), ou bien encore sous peine de payer le dommage de leur propre argent à moins d'un cas de force majeure, comme le voulait le Code de Frédéric II de Danemark (1561) (3).

Malgré cette coutume largement répandue, notre législateur resta toujours fidèle au point de vue qu'il avait adopté, et voici ce qu'on lit dans l'article 90 de l'édit de 1584 : « Les maîtres de navires ne pourront être contraints de prendre pilote ou lamaneur pour entrer ou sortir hors desdicts havres si bon ne leur semble. »

Et l'article 10 de l'ordonnance de 1681 revint sur ce point pour faire défense aux lamaneurs de « monter dans les navires contre le gré des maîtres ». Le caractère facultatif du pilotage était donc exprimé sans aucune ambiguïté dans ces deux textes. Mais, en dépit d'apparences très générales, le principe ainsi établi souffrait des exceptions. L'une d'elles est indiquée dans le même article 90

(1) Pardessus, *loc. cit.*, t. II. Recès de 1447, art. 25.

(2) *Ibid.*, t. III, p. 172.

(3) *Ibid.*, t. III, p. 241.

de l'ordonnance de 1584 qui rendait la présence du pilote obligatoire pour les capitaines étrangers qui fréquentaient les ports français. Une autre dérogation fut introduite un peu postérieurement par l'ordonnance de 1689 qui défendit formellement à tout capitaine d'un navire de plus de cent tonneaux de « pénétrer s'il n'a un pilote à bord dans les ports où il y a des vaisseaux du Roi entretenus (1) ».

En résumé, faculté absolue pour les capitaines d'user ou non des services des pilotes sans dédommagement en cas de refus et défense à ceux-ci de chercher à gagner, même par leur travail, une trop grande part de profits aux dépens de leurs collègues, tels sont les deux points qui ont constamment sollicité l'attention des rédacteurs d'ordonnances sous l'ancien régime.

Reste maintenant à faire connaître, pour terminer cette rapide esquisse historique, quelle était à bord la responsabilité du locman et comment elle était sanctionnée.

Cette responsabilité était lourde, et il n'en pouvait guère être autrement pour deux raisons. D'abord le pilote côtier à son arrivée sur le navire prenait en mains le commandement et en dépossédait par conséquent le pilote hauturier et le capitaine qui n'avaient plus qu'à le laisser faire. En outre, il se présentait comme parfaitement renseigné sur les endroits dangereux que le navire devait franchir. Si donc, par sa faute, se produisait un

(1) Art. 3, liv. II, tit. 1^{er}.

accident, les juristes trouvaient logique de lui en faire supporter durement les conséquences (1).

La tradition, au reste, le voulait ainsi. Déjà les *Rôles d'Oléron* se montraient sur ce sujet d'une extrême rigueur. Leurs articles 23 et 24, sans faire preuve d'aucun ménagement, décidaient que le locman, au cas où, soit par son ignorance, soit par inexpérience, il avariait le navire et préjudiciait aux chargeurs, devait rembourser ces dommages s'il ne voulait avoir la tête coupée.

Outre ces prescriptions sévères destinées à assurer un recrutement de pilotes satisfaisants à tous égards, les *Rôles d'Oléron* prévoyaient de terribles châtimens au cas où le locman, volontairement et de propos délibéré, aurait décidé de mener le navire à sa perte dans le but de le faire piller par les populations de la côte et même par les seigneurs qui ne négligeaient pas de prendre leur part de butin quand une aubaine de ce genre se présentait. « Des faulx et déloyaulx traistres pilottes, stipulait l'article 25, le jugement est tel qu'ilz doivent souffrir martyre cruellement et l'on doit faire des gibbets bien haults sur le lieu où ilz ont mis ledict navire ou bien prez de la et audict lieu doivent lesdicts mauldicts pilottes finir honteusement leurs jours et on doict laisser lesdicts gibbets estre sur ledict lieu en mémoire perpétuelle et pour faire balise aux aultres navires qui viendront la. »

Ces supplices étaient vraiment trop raffinés et ces

(1) Cf. *Commentaire de Valin sur l'ordonnance de 1681*, note sur l'article 18.

pénalités trop exagérées pour être fréquemment susceptibles d'application. Pourtant, bien que n'existant plus que d'une manière surtout théorique, ils furent reproduits successivement par les textes législatifs des divers pays et des diverses époques.

Le très important Code maritime de Charles XI de Suède, élaboré en 1667, déclarait que le locman, responsable tant à l'égard du navire qu'à l'égard des chargeurs, serait, en cas d'accident, jugé et puni de destitution, de peines corporelles ou pécuniaires selon le degré d'impéritie, de négligence dont il aurait fait preuve, la mort étant la juste punition de toute malice et de toute intention frauduleuse de sa part (1).

Chez nous se rencontraient des dispositions aussi précises, à la fin du xvii^e siècle. Sans doute l'édit de 1584 restait muet, ou peu s'en faut, sur cette question pourtant capitale, mais on est fondé à croire que son silence ne fut pas sans inconvénients lorsqu'on lit l'article 18 de l'ordonnance de 1681 qui rétablit des sanctions analogues de celles des *Rôles d'Oléron* : « Les lamaneurs », y est-il dit, « qui par ignorance auront fait échouer un bâtiment, seront condamnés au fouet et privés pour jamais du pilotage ; et à l'égard de celui qui aura malicieusement jeté un navire sur un banc ou rocher ou à la côte, il sera puni du dernier supplice et son corps attaché à un mât planté près du lieu du naufrage. »

(1) Pardessus, *loc. cit.*, t. III, p. 137 et suiv.

Une pareille disposition ne pouvait que rester lettre morte et Valin, au témoignage duquel on peut se fier, assure, dans son *Commentaire*, que « quoiqu'il ne se passe pas d'année que quelques navires ne périssent par la faute des lamaneurs, on ne voit point qu'il en soit fait d'exemples ». D'un autre côté il serait absolument inexact de croire que le dégoût bien naturel qu'inspiraient des châtimens aussi répugnans que ceux de l'article 18 ou des très anciens textes assurât aux locmans coupables une absolue impunité. Tel n'était en aucune façon le cas, et l'exemple suivant le démontrera clairement.

Le 17 janvier 1670 — date un peu antérieure à l'ordonnance qui nous occupe, mais ceci importe peu — un vaisseau de la marine royale appelé le *Rouen*, nouvellement construit et d'une valeur d'environ un million, était ancré en rade du Havre, lorsque, pour des causes encore mal connues, il dériva soudain et alla s'échouer sur les bancs de sable de la pointe du Hoc d'où il fut impossible de le retirer.

Une instruction fut ouverte au cours de laquelle furent entendues les dépositions de 86 témoins, membres de l'équipage ou bourgeois et notables de la ville du Havre. La lumière ne put se faire sur les causes de l'accident. Mais l'enquête ayant établi certaines responsabilités à la charge des gens du bord, un jugement fut rendu par le commissaire du Roi, le 10 mars de la même année, et ne se montra en aucune façon bienveillant à leur endroit.

Le pilote lamaneur notamment, qui s'appelait Pierre

Le Genvre, fut condamné « pour ne s'estre entièrement comporté selon son devoir de pilote lamaneur à estre callé trois fois dans la mer quand elle sera pleine dans le port du Havre et ce par ledit exécuteur de la haute justice, ledit Le Genvre ayant la corde au col et nud en chemise et en outre à servir le Roy pendant cinq ans sur ses vaisseaux en qualité de matelot et sans solde avec défense de faire jamais aucune fonction de pilote lamaneur sur lesdits vaisseaux de Sa Majesté ni autres sur peine de sa vie ». En outre, ses biens étaient confisqués « pour tous dommages et intérêts de la perte dudit vaisseau », une somme de mille livres étant adjugée au préalable aux veuves et enfants de deux lamaneurs noyés en voulant porter secours au navire en perdition et une autre somme de cinquante livres étant attribuée au couvent des capucins de la ville afin de « faire prier Dieu pour l'âme desdicts défunts » (1).

On voit par cet exemple que la responsabilité des pilotes, sans entraîner des peines aussi cruelles que celles prévues en théorie, était à l'occasion très suffisamment sanctionnée et il est permis de présumer que des jugements du genre de celui que nous venons de résumer exerçaient une salutaire influence sur l'esprit des con-

(1) *Les us et coutumes de la mer*, etc., ouvrage déjà cité, pages 362 et suivantes : « Jugement rendu contre Pierre Guérusseau, sieur du Magnan, commandant le vaisseau, dénommé *Le Rouen*, Pierre Le Genvre, pilote lamaneur dudit vaisseau, et autres accusés de la perte et naufrage d'icelui, arrivé à la pointe du Hoc le vendredi 17 janvier 1670. »

temporaires. Le même but d'intimidation fut d'ailleurs poursuivi par la loi des 21-22 août 1790 dont l'article 40, sur lequel nous aurons ultérieurement à revenir, prononçait, en cas de malice du lamené, la peine de mort et, en cas de négligence ou d'ignorance de sa part, celle de trois ans de galères.

Il reste pourtant difficile, malgré les appréciations peu flatteuses de Valin dans son *Commentaire de l'article 18 de l'ordonnance de 1681*, d'émettre une opinion sur la capacité technique des locmans de l'ancien régime et sur la valeur de leur organisation. Le seul point qui apparaisse en pleine lumière, c'est que, en dépit de leurs tentatives répétées, les juristes n'avaient pu établir que des principes très généraux auxquels les officiers d'amirauté et les municipalités des villes apportaient des correctifs qui allaient parfois jusqu'à en annihiler la portée.

Ainsi s'explique que les mêmes prescriptions soient reproduites en termes presque les mêmes et quasi automatiquement dans les ordonnances qui ont maintes et maintes fois réglementé la matière. Ainsi s'explique aussi que l'institution du pilotage n'ait jamais été, antérieurement au xix^e siècle, organisée en France sur des bases vraiment harmoniques. Il fallait pourtant en arriver là pour mettre le service en rapport avec les besoins nouveaux et les exigences croissantes de la navigation. Un premier essai fut tenté en ce sens sous la Révolution, par la loi susmentionnée des 21-22 août 1790. Et l'Em-

pire n'eut plus qu'à s'approprier la plupart des dispositions dont l'usage avait démontré la justesse et à s'avancer très hardiment dans la voie qui lui était tracée. Mettant en œuvre ses théories autoritaires et sa formidable puissance réorganisatrice, il atteignit en quelques mois un résultat que plusieurs siècles d'efforts n'avaient pu obtenir : le 12 décembre 1806, en effet, Napoléon signa au quartier impérial de Posen un décret destiné à transformer le régime du pilotage et qui, modifié ou complété chaque jour encore par des règlements concernant soit les divers arrondissements maritimes, soit les ports les plus considérables de ces arrondissements, en est, depuis lors, resté la charte.

DEUXIÈME PARTIE

L'ORGANISATION ACTUELLE DU PILOTAGE

CHAPITRE PREMIER

RECRUTEMENT ET NOMINATION DES PILOTES

La définition du pilote l'amaneur a été donnée antérieurement. Le lecteur nous permettra cependant de la reproduire au début de ce chapitre en la rendant tout à fait moderne et se convaincra par la suite qu'elle résume avec une grande concision tous les points qui vont être successivement développés. Nous l'énoncerons donc comme suit : Le pilote est un inscrit maritime, devenu à la suite d'une préparation spéciale et garantie par certains procédés, un expert des conditions maritimes locales compris parmi les membres d'une corporation fermée, hiérarchisée et jouissant d'un véritable privilège.

En premier lieu, le pilote est un inscrit maritime. Chacun sait que l'inscription maritime est ce système établi par Colbert qui oblige à servir dans l'armée navale,

suivant des conditions déterminées et en échange de certains avantages, tels que le monopole de la pêche côtière et le bénéfice de pensions à un certain âge, tous les citoyens qui exercent la navigation maritime à titre professionnel. Or, la navigation maritime — c'est une remarque importante à faire — ne comprend pas seulement celle qui se pratique au large des côtes, mais s'entend également de celle « qui s'effectue dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'à l'endroit où la marée se fait sentir et, s'il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit auquel les bâtiments de mer peuvent remonter » (1).

De tout ceci découle naturellement la conséquence que les pilotes dont nous allons nous occuper sont, sans aucune exception, des inscrits maritimes. La première partie de notre définition, partout exacte, est au surplus formellement consacrée par les dispositions générales du règlement du 29 août 1854 pour le premier arrondissement maritime (art. 20-3°) et du règlement du 23 juillet 1859 pour le 5^e arrondissement (art. 1-4°). Mais s'en tenir à cette seule affirmation serait bien insuffisant pour expliquer en quoi un pilote se différencie d'un pêcheur ou d'un simple matelot. C'est cela même qu'il faut maintenant préciser. La législation moderne fournit au reste sur la matière d'utiles renseignements et ressemble par bien des points à celle des époques antérieures esquissée plus haut : le pilote doit, pour être admis à la possession

(1) Fournier et Neveu, *Traité d'administration de la marine*, t. I, p. 160.

de son brevet, présenter aujourd'hui comme autrefois des aptitudes physiques, techniques et intellectuelles.

En quoi consistent les premières ? L'article 2 du décret-loi du 12 décembre 1806, qu'aucun des règlements spéciaux n'a jusqu'ici abrogé, exige tout d'abord un âge minimum de 24 ans et reproduit par conséquent nos anciennes ordonnances, inspiré sans aucun doute par une raison identique : la nécessité d'assurer le recrutement des pilotes parmi des marins suffisamment expérimentés. Pourtant ce texte, à ne le prendre qu' la lettre, est incomplet.

S'il y a, en effet, un danger incontestable à confier un navire et sa cargaison ainsi que la vie des hommes de l'équipage, à un homme trop jeune et par là même peu averti des difficultés qui en navigation se présentent souvent tout à coup, et en présence desquelles une longue pratique sert parfois plus que de savantes théories, ne peut-il pas être également dangereux de remettre ce même navire, ces mêmes vies humaines aux mains d'un individu trop âgé et déjà fatigué par de longues années de travail ? Une pareille hypothèse, nullement envisagée par le décret de 1806, est tellement vraisemblable que dans sa circulaire du 30 mai 1854 (1), le ministre de la Marine se refusait formellement, après avoir nommé (non sans hésitation, avouait-il) un pilote de 65 ans, à admettre que tous les concurrents eussent le droit d'être

(1) *Bulletin officiel* refondu, VII, 134.

reçus, quel que fût leur âge, et donnait aux commissions d'examen l'ordre de ne combler les vacances survenues dans les stations qu'avec des marins valides âgés au maximum de 50 ans.

Cette limite peut paraître encore trop tardive. Elle est pourtant consacrée expressément par l'article 2 des dispositions générales du règlement du 25 août 1857 concernant le 2^e arrondissement, ainsi que par l'article 4 des dispositions générales du règlement du 29 août 1901 pour le 3^e arrondissement et aucune circulaire ministérielle n'est venue, à notre connaissance du moins, modifier celle dont il vient d'être question et qui reste par conséquent aujourd'hui encore applicable. Néanmoins, il est bon de signaler qu'une tendance à ne recevoir que des concurrents dans la force de l'âge semble en voie de se faire jour et un arrêté du gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, en date du 9 septembre 1909, qui réorganise le pilotage dans cette colonie, comprend un article 8 d'après lequel : « Les candidats à la profession de pilote doivent justifier qu'ils n'ont pas plus de 40 ans... (1). »

Cet essai vers le rajeunissement des cadres est louable à tous égards et conforme à la pratique suivie le plus souvent à l'étranger, notamment en Allemagne. Il est bien certain, en effet, que le but à réaliser par l'administration de la Marine est d'assurer le recrutement d'un corps de pilotes comptant le moins possible d'invalides.

(1) *Revue internationale du droit maritime*, t. 26, p. 121.

Autrement le choix de cette profession résulterait d'un genre particulier de spéculation consistant pour le candidat âgé ou mal portant à escompter, en échange d'un service de peu de durée, la perception d'une rente viagère qui lui assurerait une vieillesse tranquille, mais dont le versement serait une lourde charge pour l'aspirant pilote adjoint chargé de faire le service à sa place : tout ceci sans préjudice des retards et des irrégularités dans le service dont la navigation aurait naturellement à subir les conséquences.

L'âge d'ailleurs ne suffit pas pour instruire une commission d'examen sur l'état physique général du postulant. Aussi celui-ci est-il tenu de se faire visiter spécialement par un médecin militaire ou encore par un médecin que l'administration de la Marine a agréé (1), et de passer en outre un examen visuel très rigoureux que règle en détail la circulaire ministérielle du 7 février 1891, modifiée par celles du 29 juin 1893, 7 mars 1895 et 1^{er} juillet 1899. La surveillance tout à fait particulière exercée sur l'organe visuel du candidat se justifie d'elle-même. Pour le marin, en effet, l'excellence de la vue est utile à tous les instants. C'est elle qui lui permet d'apercevoir et d'éviter en temps voulu les obstacles fixes ou flottants qui se présentent sur la route suivie par son navire ; c'est elle qui lui permet de distinguer les « amers » qui faci-

(1) Cf. article 4 du décret du 23 octobre 1908 réglementant les conditions à remplir pour l'admission dans les ports du 1^{er} arrondissement maritime.

tent la manœuvre dans les passes difficiles, c'est elle qui lui permet de comprendre, la nuit, le langage des phares et des bouées multicolores grâce auxquels sont repérés les brisants et les récifs, ou de reconnaître, par les feux qu'ils montrent, la direction de la marche d'autres bâtiments.

Dans ces conditions, on conçoit aisément que la non perception d'un fanal ou la confusion de deux couleurs différentes — la rouge et la verte par exemple — puissent, aux approches des ports ou dans les parages fréquentés, conduire en quelques instants à d'irrémediables catastrophes.

Telle est la raison d'être de la circulaire du 7 février 1891, exprimée très clairement comme suit : « A cause de sinistres maritimes occasionnés par des erreurs de pilotes dont la vue affaiblie ne leur avait plus permis de distinguer des signaux », écrivait le ministre de la Marine, « j'ai reconnu la nécessité d'exiger des épreuves pour constater l'intégrité de la vue des pilotes (1). »

La procédure instituée alors pour cette vérification est toujours en vigueur. Ainsi le décret du 23 octobre 1908, réglant les conditions d'admission aux postes de pilote dans les ports du premier arrondissement, stipule dans son article 4 que « au jour fixé pour l'examen, la commission... s'assure, par une épreuve pratique, que les candidats ont une très bonne vue et qu'ils distinguent

(1) *Recueil des actes réglementaires de la marine*. Paris, 1913, p. 516.

parfaitement les couleurs à la distance où il est pratiquement utile de les distinguer » ; il ajoute que « tout candidat dont la vue n'aura pas été reconnue normale pour les deux yeux sera éliminé, de même que celui atteint de diplopie ou de daltonisme ». Au reste, la vigilance de l'administration ne se contente pas de cette mesure préliminaire. La circulaire de 1891 établit encore que les mêmes épreuves peuvent être imposées à tout pilote en exercice qui, à un moment quelconque, aura été signalé comme ne remplissant pas les conditions de vue requises pour son service ; et, comme, vers la fin de l'âge mûr, l'acuité de l'organe visuel diminue le plus souvent, « chaque pilote ou aspirant pilote doit, à partir de 50 ans, subir le même examen pratique de 5 ans en 5 ans à l'effet de constater qu'il a encore une vue parfaitement suffisante pour l'exercice du pilotage ».

L'aptitude physique du candidat étant efficacement déterminée par les moyens que nous venons d'indiquer, il s'agit d'apprécier sa capacité technique.

Le décret du 12 décembre 1806, à ce point de vue, exige d'abord une navigation préalable d'une durée de six années et comprenant deux campagnes de trois mois chacune sur les bâtiments de l'Etat, puis un examen sur « la manœuvre, la connaissance des marées, bancs, courans, écueils et autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée et la sortie des rivières, ports et havres du lieu où le pilote est établi (art. 2) ».

Rien de plus n'est requis aujourd'hui et les règlements

modernes se sont bornés à approprier ces prescriptions aux besoins des différents ports français. Un seul point a été modifié : le futur pilote n'est plus obligé de consacrer à l'Etat six mois de sa navigation. Quel était, en effet, le sens de cette disposition ?

Simplement que tout individu dispensé du service militaire pour une raison quelconque était dans l'impossibilité d'être nommé pilote. Or, cette mesure perdit toute sa raison d'être à partir du jour où la législation du second Empire autorisa les marins à se faire remplacer comme les soldats de l'armée de terre. Le décret du 22 octobre 1863 la supprima donc pour ce motif ; mais, chose assez bizarre, elle ne fut pas rétablie avec le service militaire personnel et obligatoire. A sa place fut introduite une autre prescription, spéciale il est vrai au 1^{er} arrondissement maritime, mais dont l'excellence a été reconnue ailleurs et notamment par la Chambre de commerce de Bordeaux, dans sa séance du 1^{er} octobre 1902 (1). Aux termes du décret du 6 mai 1896, les candidats à l'emploi du poste d'aspirant-pilote dans l'une des stations de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, le Havre, Quillebeuf et Villequier, doivent, pour être admis à concourir, avoir servi au cours des six années de navigation exigées par l'article 2 du décret de 1806, six mois au moins sur des navires de commerce à vapeur de plus de 500 tonneaux de jauge et six mois au moins sur des navi-

(1) Chambre de commerce de Bordeaux. Compte rendu des travaux, 1902, p. 111.

res à voiles de plus de 300 tonneaux de jauge et pourvus d'un phare carré, les uns et les autres armés au long cours, aux grandes pêches ou au cabotage. Le texte ajoute que l'intéressé doit justifier, par des certificats de ses capitaines visés par des commissaires de l'inscription maritime, qu'il remplissait à bord pendant toute la durée de ces périodes des fonctions susceptibles de l'initier à la manœuvre, telles que celles de gabier, timonier, maître d'équipage, etc.

Tout ceci est absolument rationnel et parfaitement suffisant pour assurer au futur aspirant une bonne instruction nautique générale. On ne voit donc pas très bien pourquoi la Chambre de commerce de Rouen a proposé, le 28 avril 1904, et d'accord avec l'administrateur en chef de la Marine, de compléter le décret du 6 mai 1896 par un paragraphe obligeant les candidats, dans les stations de Quillebeuf et de Villequier, à avoir été embarqués, pendant leurs six années de navigation, six mois au moins sur des vapeurs affectés au balisage, au remorquage et au pilotage en Seine, ou à avoir effectué 30 voyages à Rouen sur des vapeurs ou voiliers armés au long cours (1).

De semblables dispositions peuvent être souhaitables et, au surplus, parfaitement à leur place dans le règlement de pilotage établi spécialement pour le port de Rouen, mais ne se justifient guère dans un document

(1) Chambre de commerce de Rouen. Compte rendu des travaux, 1904, p. 213.

commun à tout un arrondissement et dont une plus grande extension est à tous égards désirable (1). D'ailleurs, par la force même des choses, le marin qui se destine au pilotage sent bien que ses connaissances générales doivent être corroborées par une formation toute spéciale et que le seul moyen d'arriver à ce résultat, c'est de se livrer à un entraînement intensif, à la fois pratique et local (2). Voilà la raison exacte pour laquelle, bien que quiconque réunissant les conditions de navigation indiquées plus haut soit apte à subir l'examen, il ne se présente ordinairement devant le jury que des marins ayant longtemps pratiqué la navigation aux alentours du port vers lequel ils auront plus tard à guider les navires.

Au Havre comme à Dunkerque, les aspirants pilotes se recrutent presque exclusivement parmi les équipages des cotres et des corvettes du pilotage. Et il en est de même, croyons-nous, dans nombre d'autres endroits.

(1) Les dispositions du décret de 1896 sont reproduites par l'article 4 des dispositions générales du règlement du 29 août 1901 concernant le 3^e arrondissement.

(2) « Les conditions locales jouent un rôle primordial et exclusif sur les moyens et les usages appliqués et observés dans le travail de chaque station. Ici, nous sommes dans un estuaire traversé par des courants rapides et de sens opposés et variables agissant différemment sur la marche et l'évolution des navires. Ailleurs ce sont des chenaux sinueux et instables où les bancs se déplacent rapidement, causant des remous dans leur voisinage et obligeant les navires à manœuvrer différemment suivant le moment de la marée dans lequel ils passent. Cela implique par conséquent pour l'exercice d'une telle profession un apprentissage basé sur la pratique et l'observation. » Rapport Lefebvre au X^e Congrès des pilotes tenu à Paris en décembre 1913. *Défense maritime*, numéro du 9 décembre 1913.

La seconde garantie de la valeur technique des candidats — et aussi de leur valeur intellectuelle, puisque certaines épreuves portent sur l'orthographe et le calcul — consiste dans l'obligation de subir un examen qui, en réalité, devient un concours par le fait que le nombre des concurrents est toujours très notablement supérieur à celui des places vacantes.

En effet, une fois muni de tous les certificats et de toutes les pièces nécessaires, le futur pilote se présente au quartier de l'inscription maritime où se trouve réunie la commission qui va l'interroger. La composition de celle-ci est restée exactement la même qu'en 1806 : en présence de l'administrateur du quartier des classes, c'est-à-dire en termes modernes, de l'administrateur de l'inscription maritime, siège un officier de marine, ordinairement un lieutenant de vaisseau, ou un officier de port ayant pour assesseurs deux capitaines au long cours et deux anciens pilotes.

Les questions à poser doivent être, bien entendu, comprises dans les limites reproduites plus haut et fixées par le décret de 1806 (art. 2). Limites singulièrement vagues, on a pu s'en convaincre, et de nature à embarrasser les examinateurs autant que les candidats. Aussi ne sont-elles plus considérées à l'heure présente que comme fournissant des renseignements dont il faut, sans aucun doute, s'inspirer, mais à la condition de les préciser soigneusement. Ce résultat a été obtenu par l'élabo-

ration, au ministère de la Marine (1), d'un programme spécial à chaque port et dans lequel il est autant que possible tenu compte des contingences locales et des nécessités particulières. Donner des indications ayant une large portée serait donc en pareille matière à tout le moins fort malaisé et nous nous bornerons, puisqu'il est impossible de procéder autrement que par voie d'exemples, à expliquer le mode de procéder adopté dans le premier de nos arrondissements maritimes.

Le concours y comprend deux genres d'épreuves : les unes écrites, les autres orales.

Les épreuves écrites, dont les sujets sont arrêtés par la commission une fois la séance ouverte, comportent une dictée et une composition de calcul. Elles ont lieu sous la surveillance du jury ou au moins de deux de ses membres délégués spécialement et sont notées de 0 à 20 avec un coefficient de 4 pour chacune d'elles.

Les épreuves orales se composent d'interrogations sur un certain nombre de matières groupées sous cinq chefs principaux : 1° Notions générales (correction du compas, usage du loch, du baromètre, de la sonde, lecture des cartes, usage et graduation des échelles de marée, etc.) ; 2° Législation (positions, amplitudes, portées, significations des feux ; signaux d'appel du pilote ; usage du

(1) Sous l'empire du décret du 31 octobre 1906 qui transférait au ministère du Commerce certaines attributions du ministère de la Marine en matière de pilotage, les conditions d'âge, d'aptitude et de navigation devaient être arrêtées de concert entre les deux ministres. Il n'en est plus ainsi depuis le décret du 29 mars 1913.

sifflet, de la cloche ; règles en vue d'éviter les abordages, règlements sanitaires, etc.) ; 3° Manœuvre des bâtiments à voiles à toutes les allures et par tous les temps ; 4° Manœuvre des bâtiments à vapeur et manœuvre des ancres ; 5° Questions spéciales sur le pilotage dans la station à laquelle se destine le candidat et dans le détail desquelles il serait trop long d'entrer.

Aussitôt après la correction des compositions écrites et immédiatement avant le commencement de l'examen oral, des séries d'interrogations, réunissant les mêmes difficultés ou à peu près, sont préparées par le jury et inscrites sur des bulletins déposés dans une urne d'où chacun des concurrents les tire lui-même au moment voulu. Chacune des séries comprend : une question de notions générales, une question de législation, deux questions sur la manœuvre des voiliers, deux questions sur la manœuvre des vapeurs et sur celles des ancres et enfin huit questions sur le pilotage. La cote des points varie, comme pour les précédentes, entre 0 et 20, mais avec des coefficients très divers : celui des questions de pilotage est, à lui seul, de 11, ce qui montre l'importance spéciale attachée justement à celles-ci. Enfin, s'il le demande, l'aspirant peut faire connaître ce qu'il sait d'anglais ou d'allemand, mais les points obtenus à l'aide de cette épreuve facultative à laquelle est attribué le coefficient 1 ne comptent pas dans le nombre minimum de points exigé pour l'admissibilité, et il n'en est tenu compte que pour le classement définitif.

Il nous paraît que ce dernier point n'est pas à l'abri de toute critique. Ne serait-il pas opportun, en effet, tout en laissant la langue allemande figurer au programme comme épreuve facultative, de rendre obligatoire l'examen sur la langue anglaise ?

L'anglais est et restera probablement toujours la langue maritime par excellence. Les capitaines de toutes les nations, et les Français comme les autres, en possèdent tout au moins des notions suffisantes pour comprendre ce qu'on leur dit et être compris eux-mêmes lorsqu'ils en éprouvent le besoin. Les pilotes eux aussi, surtout ceux de la Manche qui relâchent fréquemment à Falmouth, à Plymouth, à Douvres lorsque le temps devient mauvais ou qui vont s'y ravitailler en attendant tel ou tel navire qu'ils savent devoir passer au large à jour déterminé, parlent également un anglais technique sinon peut-être toujours grammatical. Il est donc vraisemblable qu'une modification des textes dans le sens que nous proposons ne produirait pour eux qu'un minimum de gêne et serait avantageuse de tous points. Précisément la Chambre de commerce de Cherbourg a émis sur ce sujet des réflexions extrêmement justes et que nous citerons intégralement : « La langue anglaise », est-il écrit dans le compte rendu de ses travaux (1), « la langue anglaise devrait être obligatoire, parce que l'une des principales qualités nécessaires au pilote pour l'exercice de ses fonctions, c'est de savoir se faire comprendre

(1) Compte rendu, 1901, p. 110.

du capitaine et de l'équipage du navire qu'il conduit. L'ignorance de la langue maternelle du capitaine ou tout au moins de la langue généralement parlée par tous les capitaines étrangers, l'anglais, a été quelquefois et peut devenir tous les jours la cause de malentendus dans les ordres donnés ou reçus et, par suite, la cause d'avaries ou d'accidents plus ou moins graves. »

Ajoutons enfin que la capacité intellectuelle du pilote, outre qu'elle est contrôlée par l'examen écrit dont nous avons parlé, se trouve encore garantie d'une autre manière : l'attrait de gains considérables à réaliser dans un certain nombre de stations attire vers le pilotage un nombre toujours plus grand de capitaines au long cours et de maîtres au cabotage dont l'instruction, déjà assez complète, ne laisse souvent rien à désirer.

Législations étrangères.

Il nous reste maintenant à donner un rapide aperçu sur le recrutement des pilotes à l'étranger.

ALLEMAGNE. — En Allemagne, les règlements fournissent sur notre matière de très amples renseignements. Ce fait s'explique de lui-même, étant donné la position de la plupart des ports de ce pays, situés sur des fleuves et très éloignés de la mer, ce qui nécessite des précautions multiples pour éviter des accidents susceptibles d'arrêter ou seulement de gêner le mouvement de la navigation. D'ordinaire, ils exposent que les candidats doivent être

bien constitués corporellement, qu'ils doivent posséder une bonne vue et une bonne ouïe et être d'un âge variant presque toujours entre 24 et 36 ou 40 ans. En outre, dans la généralité des cas, on requiert un certain nombre d'années de navigation : sur l'Eider inférieur, par exemple, un règlement du 30 novembre 1889 exige cinquante mois de navigation préalable à la mer pendant lesquels le futur pilote doit avoir séjourné deux ans en qualité de matelot sur les bateaux phares ancrés à l'entrée de la rivière ou sur les goélettes et vapeurs du pilotage (1).

La rigueur des textes est tout à fait particulière en ce qui concerne le Kaiser Kanal, long de 98 kilomètres et réunissant, comme on le sait, Brunsbüttel sur l'Elbe à Holtenau sur la Baltique. Les pilotes sont choisis avec grand soin parmi des officiers de la marine impériale ou de la marine du commerce ayant navigué au moins huit années dont deux sur des vapeurs ; ils doivent subir un examen oral et pratique sur la manœuvre des navires, la connaissance qu'ils ont acquise du profil du canal, de l'emplacement des garages, des bouées, l'interprétation des règlements sanitaires, de ceux pour éviter les abordages, etc.

Quant aux commissions d'examen, leur composition diffère avec les endroits : outre certains fonctionnaires d'Etat, dont on ne trouve pas toujours chez nous l'équivalent, elles comprennent d'ordinaire des maîtres de

(1) Doktor Purlitz, *Das deutsche Lotsenwesen*, p. 81.

port ou des chefs de pilotage et des pilotes. Le nombre des examinateurs n'est guère fixe non plus ; cependant on n'attache pas en Allemagne une importance aussi grande que chez nous à la constitution de jurys composés de membres en nombre impair, et dans beaucoup d'entre eux siègent quatre ou six interrogateurs. Tel est le cas, par exemple, de la commission chargée d'examiner les candidats au pilotage pour la baie de la Jade et dans laquelle on trouve à côté de l'inspecteur régional des côtes (Küstenbezirks inspector) qui en est le président, un capitaine lieutenant de la marine, le chef du pilotage et un pilote désigné par le président comme assesseurs, soit en tout quatre personnes. Le caractère militaire des deux premiers membres s'explique du reste ici par le fait que le grand port de guerre allemand, Wilhelmshafen, est précisément situé au fond de la baie et que les pilotes, qui sont entraînés avec une sollicitude particulière, peuvent être appelés à conduire les gros navires de la flotte (1).

ANGLETERRE. — En Angleterre, la législation varie absolument suivant les ports, et son extrême diversité vient justement de ce que l'article 582 du Merchant Shipping Act de 1894 laisse aux autorités du pilotage (Trinity Houses, Pilotage Boards, etc.) pleins pouvoirs pour déterminer, comme bon leur semble, toutes les conditions nécessaires à l'obtention des brevets de pilote. De

(1) Purlitz, *loc. cit.*, p. 26 ; règlement 18 juin 1900, § 8.

là des inconvénients multiples auxquels le Pilotage Act de 1913 a eu pour objectif, comme en bien d'autres points, de porter remède.

En général, les règlements exigent la justification d'un certain temps de navigation.

A Bristol, à Cardiff, à Barry, le candidat doit avoir passé 5 années sur les bateaux du pilotage. Lorsqu'un tel stage est nécessaire, il doit être accompli de bonne heure car, d'ordinaire, à partir de trente-cinq ans, il est impossible d'être reçu pilote ; seule ou à peu près la London Trinity House autorise, dans certains districts soumis à sa juridiction, des candidats plus âgés à se présenter aux examens, mais elle leur refuse, dans ce cas, la participation aux avantages des caisses de secours (1).

Nous venons de mentionner des examens. Ils sont, en effet, obligatoires et le programme en est chargé. A Liverpool, par exemple, où le pilotage dépend entièrement d'une administration appelée « Mersey Docks and Harbour Board », personne ne peut être admis à piloter un navire, dit l'article 42 du règlement du 29 décembre 1910 (2), sans avoir passé devant un jury désigné par le « Mersey Board » un examen sur : les règles pour prévenir les abordages à la mer, celles pour naviguer sur la Mersey, et à ses approches ; la connaissance des ports, bassins

(1) Cf. *Report of the Departmental committee on Pilotage*, 1911, nos 95 97, p 30.

(2) *Regulations with reference to Pilotage, Pilots, Boathands, etc.*, 1904.

et jetées de Liverpool, Beaumaris, Holyhead, Man ; les distances séparant ces endroits, les meilleurs mouillages, la notion exacte des écueils, des bancs de sable, des phares, du balisage, de la manœuvre des navires à voiles et à vapeur par tous les temps, etc. Une particularité intéressante à relever est la suivante : les pilotes, une fois reçus, sont placés dans la troisième des catégories existantes. Or chacun d'entre eux, après avoir séjourné deux ans dans la même classe, peut être obligé à se présenter, dans les six mois qui suivent l'avis de l'autorité du pilotage, devant la commission d'examen pour être versé dans la classe supérieure. Il passe par conséquent, en plus de l'examen d'entrée, deux examens complémentaires et subit à chaque fois une visite médicale qui permet de juger de son état de santé corporelle.

A Londres, le pilotage est aux mains d'une très ancienne corporation dont l'origine remonte au Moyen Age, la Trinity House. Ses pouvoirs sont très étendus, notamment en ce qui concerne la nomination des pilotes, et consacrés formellement par l'article 618 du Merchant Shipping Act de 1894 qui l'autorise à délivrer des brevets de pilote après un examen subi devant ses membres ou leurs représentants pour conduire les navires dans certaines limites comprenant la Tamise et la Medway, la Manche entre Dungeness et l'île de Wight et certains parages (outport districts) dans lesquels il n'a pas été établi par le Parlement de règlements particuliers.

Ces exemples suffisent à prouver qu'en Angleterre

aucune uniformité de règles n'existe sur la matière qui nous occupe. On ne peut savoir encore quels changements le Pilotage Act de 1913 apportera à un état de choses aussi chaotique, car les pouvoirs d'enquête, de réforme et de révision que le Board of Trade tient de cette loi devront vraisemblablement s'exercer pendant plusieurs années avant que les modifications apportées aux divers régimes du pilotage institués dans chaque port ou dans chaque région fassent ressortir une tendance vers l'unité désirée. L'article 17 permet d'ailleurs à la nouvelle législation de conserver dans une certaine mesure la variété des régimes locaux en réservant aux autorités des ports une réelle autonomie et des pouvoirs étendus au point de vue du recrutement, de l'âge, de la science technique des candidats. Mais ces attributions ne s'exercent désormais que sous le contrôle du Board of Trade, érigé par l'article 27 en une sorte de juge de dernier ressort auquel peuvent recourir les pilotes, les capitaines et les armateurs lorsque l'application d'un règlement en vigueur ou un refus non justifié d'accorder une licence ou de faire subir un examen leur ont porté préjudice.

Si on note que l'autorité intéressée peut être obligée, au cas où la requête est prise en considération, à exécuter les mesures ordonnées par le Board of Trade, aux termes du même article 27, on pourra se convaincre que suivant l'énergie avec laquelle il emploiera dans l'avenir les moyens mis à sa disposition, l'ordre et la clarté se

substitueront plus ou moins vite à la confusion actuelle, cause de l'importante mesure législative dont il vient d'être question et à laquelle nous aurons encore à nous référer.

ITALIE. — Dans tous les ports de l'Etat, les pilotes, aux termes des articles 2 et 3 d'un règlement promulgué en 1914 (1), sont recrutés parmi les gens de mer classés dans la première catégorie par l'article 18 du Code de la marine marchande. Ils doivent : 1° être âgés de 30 ans au moins et de 40 ans au plus ; 2° avoir navigué 10 ans au minimum sur des navires nationaux ; toutefois, une période de 4 années de navigation est suffisante pour les candidats qui possèdent le brevet de capitaine au long cours ; 3° être de constitution physique vigoureuse, entendre aisément les sons, voir loin et distinguer parfaitement les couleurs. L'aptitude corporelle est reconnue au moyen d'une visite passée devant deux médecins en présence de la commission d'examen et la décision prise est sans appel ; 4° n'avoir subi aucune condamnation pénale ou avoir obtenu la réhabilitation.

Lorsqu'ils réunissent toutes ces conditions et que la mort ou la maladie rendent des places vacantes, les candidats sont admis au concours qui porte sur : 1° la manœuvre des bâtiments à voiles et à vapeur ; 2° la connaissance approfondie des ports, des rades, des côtes, des courants, des écueils dans un rayon de 20 milles au moins

(1) Ce règlement est reproduit dans le *Caffaro*, journal publié à Gênes (numéro du 20 juin 1914).

autour de la station, celle des textes établissant les règles pour prévenir les abordages en mer, ou régissant la police soit des rades et des ports, soit de la corporation. Enfin les candidats, à moins qu'ils ne soient capitaines au long cours, doivent établir qu'ils savent lire et écrire correctement.

La commission d'examen se compose du capitaine de port, président, d'un officier de port et d'un capitaine au long cours assesseurs, tous trois nommés par le ministre de la Marine, et elle statue au moyen de votes suivant des principes déterminés dans le détail desquels nous ne pouvons entrer. Il convient pourtant de noter que le fait d'avoir été reçu au concours ne suffit pas pour obtenir le brevet. Les futurs pilotes sont admis à l'essai dans la corporation pour une période d'une année au cours de laquelle ils sont constamment, pendant trois mois au moins, sous les ordres d'un pilote en titre. Les trois mois écoulés, tout individu ne donnant pas satisfaction est congédié sur un rapport motivé du capitaine de port et un recours sans effet suspensif peut être adressé au ministre par l'intéressé dans les 30 jours qui suivent la signification qui lui a été faite de la décision prise à son égard.

PORTUGAL. — En Portugal, bien que le texte régissant le pilotage date de 1874 (1), il offre une très grande analogie en notre matière avec le règlement italien susindi-

(1) Règlement inséré au *Diario do Governo*, 14 de maio 1878 (n° 108).

qué. D'après son chapitre premier, les conditions indispensables pour la nomination à la fonction de pilote sont les suivantes : 1° être d'un âge compris entre 21 et 35 ans et être reconnu apte au lamanage par une commission sanitaire ; 2° savoir lire, écrire et compter correctement ; 3° jouir d'une bonne réputation ; 4° avoir navigué au moins 5 ans aux alentours du port où l'on désire être nommé ; 5° connaître à fond la côte, les baies, les courants, la météorologie dudit port ; 6° être familiarisé avec les manœuvres d'amarrage et d'appareillage d'un navire.

Le jury est présidé par le capitaine de port, qui nomme lui-même ses assesseurs, c'est-à-dire le pilote major ou, s'il est empêché, l'aide pilote major et deux chefs pilotes ou pilotes. Comme en Italie, la réception des candidats est temporaire, leur admission définitive dans la corporation n'est prononcée que si, pendant une durée de deux ans, ils ont donné aux autorités toute satisfaction.

ETATS-UNIS. — Les conditions d'admission au pilotage paraissent, d'après les renseignements que nous avons pu obtenir avec de grandes difficultés, varier suivant les ports et suivant les statuts des corporations très puissantes dont font partie obligatoirement les pilotes.

A New-York se rencontre une de ces associations, le Sandy Hook Pilots Club, sur laquelle quelques détails nous ont été fournis par un de ses membres.

Le candidat au pilotage, s'il est jeune et s'il débute dans la carrière maritime, commence par naviguer sur

les bateaux pilotes à voiles pendant trois ou quatre années. Il passe ensuite sur les bateaux à vapeur et, tout en s'initiant à leur manœuvre, pratique des sondages, étudie le régime des vents et des marées, bref, se met à même d'exercer son métier avec toutes les garanties nécessaires. D'apprenti il est promu ensuite capitaine d'abord des bateaux à voiles, puis des bateaux à vapeur du pilotage, et enfin, son instruction terminée, conduit pendant trois mois, sous la surveillance d'un pilote en titre, les navires qui entrent et sortent. Il se présente alors devant la commission chargée par les autorités de l'Etat de New-York de faire subir les examens. S'il est admis, il reçoit un brevet, valable pour un an, qui lui donne le droit d'assister les bâtiments d'un tirant d'eau de 18 pieds au plus. L'année s'étant passée sans accident, une nouvelle licence lui donne droit de piloter les navires dont le tirant d'eau atteint 24 pieds. La licence est remplacée, au moment où elle se périmé, par une autre de même durée autorisant le pilotage des bâtiments calant jusqu'à 28 pieds. A partir de ce moment, le pilote est autorisé à assister n'importe quel navire.

A la Nouvelle-Orléans, les règles ne diffèrent pas sensiblement. Tout candidat doit adresser une demande au « Board of Commissionners of Pilotage », comité nommé par le gouverneur de l'Etat de la Louisiane. Sa demande agréée, l'impétrant doit servir comme « cub », c'est-à-dire comme apprenti sous l'œil d'un maître pilote qui l'initie progressivement au métier. La période d'instruction ter-

minée, il passe un examen devant la commission précitée et est reconnu capable, si ses connaissances sont suffisantes, de guider les navires à travers les passes dangereuses du Mississippi.

Pour le pilotage, non plus dans les passes, mais à l'intérieur du fleuve, les règles sont très simplifiées, la difficulté de la navigation étant très diminuée. Il suffit alors, pour être nommé pilote, d'avoir fait un apprentissage de six mois sous la surveillance d'un pilote de port, d'être âgé de moins de 40 ans et d'avoir subi un examen satisfaisant devant la commission compétente (1).

(1) Rules prescribed by River port commissioners for the Port of New Orleans according to Powers vested in them by Act n° 54 of the general assembly of the state of Luisiana in the year 1908.

CHAPITRE II

L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE DES STATIONS DE PILOTAGE

L'organisation administrative des stations de pilotage, bien qu'identique sur toute l'étendue des côtes de France, est néanmoins assez complexe et il est nécessaire, pour en donner une idée à peu près nette, d'envisager successivement les divers aspects sous lesquels elle se présente. Aussi avons-nous divisé ce chapitre en un certain nombre de paragraphes dans lesquels sont exposés méthodiquement les points les plus intéressants.

§ 1. — Le personnel.

Une station de pilotage forme, on s'en convainc aisément par la lecture du décret-loi de 1806, un ensemble nettement hiérarchisé. Cela s'explique par la mentalité autoritaire des auteurs du texte. Cela s'explique encore par cette raison que, dans un service comme celui qui nous occupe, l'ordre le plus absolu est indispensable pour obtenir un rendement avantageux avec le minimum d'effort.

Ce résultat ne peut provenir que d'une surveillance rigoureuse exercée sur les pilotes de chaque port par un chef responsable, muni de pouvoirs suffisants pour être

respecté et pour faire exécuter ses ordres. Ce chef, quel est-il ? L'article 12 du décret fondamental porte que l'inspection du service des pilotes est exercée par les officiers militaires, chefs des mouvements maritimes, par les officiers préposés à la direction du pilotage et, en l'absence de ceux-ci, par les officiers des ports de commerce.

Jusqu'à ces dernières années, le pilotage était, conformément au texte ci-dessus, dirigé dans beaucoup de localités, par le directeur des mouvements du port. Mais cet officier remplissait des fonctions intéressant principalement l'Etat. Son rôle consistait, en effet : 1° à faire partie de la Commission des marchés et des recettes de la marine militaire ; 2° à siéger comme rapporteur près du Tribunal des naufrages pour juger les capitaines marins ; 3° à recevoir les navires de guerre et les approvisionnements de la marine ; 4° enfin à s'occuper de l'inspection et de la police du pilotage.

Ses attributions en notre matière avaient donc un caractère accessoire. Aussi lui ont-elles été retirées peu à peu dans nos ports les plus importants (à Bordeaux, par exemple, depuis le 21 février 1895, à Dunkerque depuis le 1^{er} octobre 1894), et là où ce fonctionnaire a conservé la plénitude de ses pouvoirs, des vœux sont formulés par les intéressés et réclament énergiquement la nomination de chefs du pilotage s'occupant exclusivement des affaires de la station. A Alger déjà, en 1906, M. le contrôleur de la marine Layrle « faisait valoir cette

raison que le lieutenant de vaisseau, directeur des mouvements du port, chargé du service du pilotage, a d'autres occupations, et que son instabilité est telle qu'il quitte Alger après avoir eu juste le temps de se mettre au courant du service », et l'officier remplissant le poste dont il s'agit, M. le lieutenant de vaisseau Degrenaud, ajoute lui-même dans un très intéressant rapport portant la date du 23 juin 1911 (1) : « Je suis d'avis de proposer la création de la fonction de chef de pilotage qui existe dans tous les ports importants. Elle est une garantie de bon ordre et continue à être réclamée par les pilotes (1). »

Il faut donc voir, puisque ces places de chefs du pilotage existent presque partout, de quelle façon se recrutent leurs titulaires et en quoi consiste leur rôle.

La question du recrutement a fait l'objet de discussions nombreuses en 1894 et 1895, à Dunkerque et à Marseille, lorsque fut mise à l'étude devant les assemblées commerciales prescrites par le décret de 1806, la question de la suppression des pouvoirs du directeur des mouvements de ces ports en matière de pilotage. Ces assemblées se déclarèrent favorables à la transformation projetée. A Dunkerque fut proposée, le 24 septembre 1894, une nouvelle rédaction de l'article 37 du règlement de 1883, conçue dans les termes suivants : « Le

(1) Degrenaud, « Rapport au sujet des tarifs de pilotage à appliquer aux navires faisant exclusivement le service des passagers dans le port d'Alger ».

chef du pilotage est choisi, soit parmi les officiers de marine en retraite, soit parmi les capitaines au long cours ayant une connaissance parfaite du port, de la rade et des parages environnants (1). » De même les assemblées commerciales tenues à Marseille les 20 octobre 1894 et 20 février 1895 adoptèrent des motions à peu près identiques et à un certain point de vue encore plus libérales, puisqu'elles mettaient en parallèle avec les officiers de la marine de guerre et ceux de la marine marchande, « les pilotes en activité de service présentant par leur instruction, leurs connaissances nautiques et la fermeté de leur caractère, toutes les conditions nécessaires pour remplir cet important emploi (2) ».

Quelques mois plus tard — le 25 juillet 1895 — parut au *Journal officiel* le décret nommant à Dunkerque un chef de pilotage. Mais combien différent des avis exprimés ! Il disposait que « l'officier chef du pilotage » — non plus le chef du pilotage tout court — devait être choisi « parmi les officiers de marine en retraite ou démissionnaires ou, à défaut, parmi les capitaines au long cours ayant une connaissance parfaite du port, de la rade et des parages environnants ». Un avantage très marqué était, on le voit, concédé aux officiers de la marine de l'Etat sur leurs collègues du long cours. Ces

(1) Chambre de commerce de Dunkerque. Compte rendu des travaux, 1895, p. 320.

(2) Chambre de commerce de Marseille. Compte rendu, 1895, p. 80.

derniers naturellement s'émurent, et mettant à profit la surprise causée par la publication du décret, firent parvenir des pétitions aux Chambres de commerce de Bordeaux, Marseille, Dunkerque et des principaux ports. Ils y expliquaient avec raison que le résultat le plus clair d'une semblable disposition était de leur fermer dans l'avenir tout accès à la situation de chefs de pilotage pour la raison très simple qu'il existera toujours des officiers de marine retraités ou démissionnaires disposés à briguer ces postes et concluaient que leur exclusion résultait de la rédaction même du texte où il était uniquement question de l'*officier* chef.

Les Chambres de commerce ne restèrent pas insensibles à ces doléances. Alléguant que le nombre des capitaines au long cours, à peine suffisant, diminuerait encore si de tels procédés étaient employés et que, de plus, le pilotage entretenait des rapports étroits avec la marine marchande, elles prirent des délibérations tendant à la modification du texte et au rétablissement des termes antérieurement proposés (1). Ce fut en vain. Tout au contraire, le ministre de la Marine, dans une dépêche du 25 octobre 1895, répondit au président de la Chambre de commerce de Marseille que « malgré l'appui prêté à la requête des capitaines au long cours par cette honorable compagnie, il ne lui était pas possible d'y satisfaire et de demander au Conseil d'Etat le retrait d'une dispo-

(1) Voir Compte rendu des Chambres de commerce de Dunkerque, 1895, p. 320 ; Marseille, 1895, p. 85 ; Bordeaux, 1895, p. 913.

sition introduite avec réflexion et après mûr examen dans les décrets instituant des emplois de chefs de pilotage ».

Ce document ministériel mit fin à la discussion qui n'a pas été reprise depuis cette époque.

En fait, toutes les stations de pilotage sont aujourd'hui dirigées avec une grande compétence par des capitaines de frégate ou des lieutenants de vaisseau. Nous ne pouvons quant à nous — ceci soit dit sans aucune hostilité vis-à-vis des titulaires actuels dont plusieurs se sont montrés pour nous fort obligeants — nous empêcher de regretter, en nous plaçant au point de vue général et en mettant de côté toute acception de personnes, que toutes ces places sans exception, auxquelles se joignent celles de capitaines de ports et celles de commandants de nos gros paquebots, forment en quelque sorte l'apanage des officiers de l'Etat. Ceux-ci, en effet, ont l'espoir et la faculté de parvenir à des grades élevés et jouissent, une fois à la retraite, de pensions avantageuses. Pourquoi donc leur réserver des places qui n'ont aucun rapport avec la défense nationale et sont absolument commerciales par leur nature, alors que les capitaines au long cours, peu rétribués en comparaison de la pénible vie qu'ils mènent et des responsabilités qu'ils endossent, ont pour tout moyen d'existence, une fois passé l'âge de cinquante-cinq ans, la maigre rente, en partie prélevée sur leurs salaires, que leur verse l'administration de la Marine, à moins qu'ils n'arrivent, après un concours rendu difficile

par le nombre des candidats, à exercer dans les ports les fonctions de capitaines experts, qui, seules, leur restent accessibles ?

L'égalité complète et entière entre ces deux catégories de concurrents nous paraît donc absolument désirable parce que nous estimons qu'ici il n'y a pas de faveurs à octroyer et qu'en définitive, c'est la valeur technique du meilleur des candidats, toujours aisée à apprécier, qui doit déterminer le choix d'un homme pourvu d'attributions aussi délicates et aussi variées que celles nécessitées par la direction d'une station de pilotage.

Ces attributions, en effet, peuvent être classées en trois catégories : elles sont administratives, disciplinaires et, dans une certaine mesure, judiciaires.

Au point de vue administratif, le chef du pilotage donne son appréciation sur les causes des échouements survenus ou des avaries causées aux navires guidés par des administrés ; il siège dans les commissions d'examen de la vue, fait partie des commissions qui gèrent les affaires des stations dans lesquelles fonctionne la bourse commune, veille au bon entretien du matériel et ordonne les réparations jugées nécessaires ; enfin, s'il s'agit de ports en rivière, il doit apporter une grande vigilance à se tenir au courant de l'état du chenal : l'officier chef du pilotage de la Seine, par exemple, est tenu, aux termes de l'article 309 du règlement du 14 mars 1884, d'exiger des pilotes des indications précises qu'il doit contrôler lui-même à de fréquents intervalles, surtout quand s'est produit un changement dans les fonds.

En matière disciplinaire l'officier chef jouit, en vertu de l'article 50 du décret de 1806, de pouvoirs assez étendus. Il prononce, avec l'agrément de ses supérieurs hiérarchiques, des punitions variées pouvant aller depuis la réprimande et le blâme jusqu'à l'emprisonnement et l'interdiction pendant moins d'un mois. Les peines plus graves sont appliquées par les tribunaux correctionnels et même, dans le cas de mesures exceptionnelles comme la suspension ou la radiation, un rapport doit être adressé au chef du service de la marine qui, seul, peut infliger la punition. S'agit-il d'échouements ou de manœuvres ayant occasionné des avaries, c'est encore l'officier chef qui propose des sanctions contre les coupables. Du reste, s'il peut sévir, il peut aussi récompenser et accorder des dispenses de services et des congés ne dépassant pas un mois de durée. Enfin, il tient des registres sur lesquels sont notés la santé, l'âge et la capacité des pilotes et, pour tout résumer d'un mot, donne au personnel tous les ordres nécessaires au fonctionnement régulier du service.

Ce n'est pas tout. Le titulaire de ce poste important que constitue la direction d'une station de pilotage est encore investi, avons-nous dit plus haut, d'attributions jusqu'à un certain point judiciaires. « Il a qualité pour faire tous actes conservatoires dans l'intérêt des pilotes, notamment pour requérir du président du Tribunal de commerce une ordonnance ayant pour objet d'empêcher la sortie du navire à raison duquel les droits sont

dus (1). » En outre, dans certains ports, il se présente sous l'aspect d'un magistrat conciliateur : ainsi, à Nantes, l'article 98 du règlement du 12 octobre 1911 (2) l'autorise en cas de contestation entre les pilotes et les capitaines à entendre les parties pour les mettre d'accord et à les renvoyer, s'il n'y parvient pas, devant le Tribunal de commerce compétent.

Tel est l'aperçu très général des formes sous lesquelles se manifeste l'autorité du chef. Celle-ci s'impose naturellement aux pilotes, mais dans des limites territoriales qui varient suivant les endroits et ne sont pas toujours également étendues : au Havre, à Dunkerque, à Cherbourg, à Marseille, le chef du pilotage n'a sous ses ordres que les pilotes de chacune de ces stations. Au contraire, le chef du pilotage de la Loire commande aux trois stations de Nantes, Saint-Nazaire et Belle-Isle, tout en étant secondé par trois pilotes majors (3) ; le chef du pilotage de la Seine exerce sa juridiction sur les deux stations de Quillebeuf et de Villequier et est assisté par un pilote major résidant à Rouen (4) ; le chef de pilotage de la Gironde, qui est, contrairement à ce qui se rencontre ailleurs, le commandant du port de Bordeaux, fait exécuter ses décisions dans les stations

(1) Aldrick Caumont, *Dictionnaire universel de droit commercial maritime*, V^o Compétence, n^o 22, *in fine*.

(2) *Journal officiel* du 1^{er} novembre 1911.

(3) Règl. 12 octobre 1911, art. 98 et 138.

(4) Règl. 14 mars 1884, art. 308, § 2, et art. 329.

de Bordeaux, Pauillac et Royan qui ont chacune à leur tête un syndic des pilotes (1).

Peu importe d'ailleurs l'étendue de cette compétence ; partout le rôle de l'homme entre les mains duquel est placé le service du pilotage est considérable et partout il est vrai de dire que tant vaut le chef, tant vaut le personnel. Le chef étant maintenant connu, il faut examiner comment sont remplis les cadres de nos stations.

A l'échelon inférieur de la hiérarchie on trouve, toujours ou presque toujours, des matelots lamaneurs. Ils servent à assurer d'abord l'armement des bateaux pilotes qui naviguent à la mer (c'est ainsi, en effet, qu'ils débutent dans le métier), puis, s'ils ne sont pas de garde au bureau ou au sémaphore, celui des barques d'aide, appelées encore pirogues. Ces pirogues sont rendues nécessaires dans le 1^{er} arrondissement par l'article 224 du règlement du 29 août 1854 qui oblige tout capitaine cessant d'avoir besoin du pilote à lui fournir, aux frais de son armateur, les moyens de retourner à terre. Nous ferons remarquer en passant qu'il y a là un illogisme et un abus d'autant moins justifiables que le règlement du 29 août 1901 en vigueur dans le 3^e arrondissement oblige le pilote à se rapatrier à ses frais.

Quoi qu'il en soit, c'est précisément en vertu de cet article 224 qu'au Havre les navires qui prennent la mer sont obligés de remorquer un de ces frères esquifs, comp-

(1) Chambre de commerce de Bordeaux. Compte rendu des travaux, 1911, p. 61.

tant cinq hommes d'équipage, qui, soit à la rame, soit à la voile, ramènent au port le pilote dont la mission est terminée. Lors de l'entrée des bâtiments dans les bassins, ces barques servent encore à porter à terre les amarres et à prêter aux capitaines tout le secours dont ils ont besoin. Leur service, qui est bien une annexe du pilotage, a été monopolisé par les pilotes, et si nous avons traité ici des matelots qui les montent ainsi que les cotres, c'est parce que, dans notre grand port de la Manche, le règlement de 1913 sur la caisse d'épargne du pilotage leur donne droit à des pensions ou à des indemnités en cas de mise à la retraite ou de maladie et parce que les pilotes se recrutent à peu près uniquement parmi eux. De plus, les règlements de tous nos arrondissements, lorsqu'ils énumèrent la composition du personnel des stations, ne manquent jamais de comprendre dans leur liste les matelots des cotres ou goélettes à voiles, ainsi que les mécaniciens et chauffeurs des bateaux pilotes à vapeur s'il en existe.

Immédiatement au-dessus des matelots lamaneurs viennent les aspirants pilotes. Ceux-ci, après avoir réuni toutes les conditions que nous avons indiquées dans notre chapitre précédent, ont subi l'examen obligatoire et reçu du ministre de la Marine une lettre d'admission qui leur permet d'exercer le pilotage. Leur nombre, dit l'article 8 du décret de 1806, ne doit pas dépasser le quart de celui des pilotes qu'ils sont destinés à seconder et à remplacer.

Cette définition, par le texte fondamental du double

rôle des aspirants pilotes, est extrêmement nette ; elle s'adapte tout à fait à la distinction usitée pratiquement pour les différencier et d'après laquelle ils sont répartis en deux catégories : celles des aspirants pilotes non adjoints et celle des aspirants pilotes adjoints.

Les aspirants pilotes non adjoints ont pour mission de seconder les pilotes en activité. Ceux-ci, en effet, se trouvent parfois empêchés de remplir leurs fonctions soit pour cause de maladie, soit pour cause d'absence. Aux aspirants échoit alors le devoir de piloter à leur place : au Havre, par exemple, le plus ancien des aspirants pilotes non adjoints fait presque constamment fonction de pilote et verse au titulaire qu'il remplace momentanément une somme convenue avec lui, d'ordinaire proportionnelle à la durée de son intérim.

Cependant, la composition du personnel ne reste pas immuable. Comme d'autres, les pilotes en titre vieillissent ou contractent des maladies, double alternative qui les met à un certain moment dans l'impossibilité de fournir leur service habituel. Or, le décret de 1806 n'a spécifié aucune limite d'âge à laquelle ils puissent être mis d'office à la retraite. Pour obvier aux inconvénients qui pourraient résulter de l'inexistence d'une semblable mesure, chacun d'eux est obligé, dès qu'il s'aperçoit des atteintes de l'âge ou de la mauvaise santé, d'informer de son état l'administrateur de la marine qui désigne l'aspirant dont le nom est le premier sur la liste pour faire le service en son lieu et place ; de là l'appel-

lation d'aspirant pilote adjoint. D'ailleurs, une circulaire ministérielle du 25 novembre 1859 autorise ce fonctionnaire à prendre cette mesure de lui-même, sauf à en avertir le ministre, au cas où un pilote refuserait d'admettre son incapacité de travail (1).

La grosse différence entre un aspirant non adjoint et un aspirant adjoint, dans les conditions que nous venons de voir, à un collègue âgé ou infirme, consiste en ce que le premier, sauf conventions contraires comme celles existant au Havre, garde en principe la totalité de ses salaires, alors que le second est obligé de « faire le tiers à son ancien », pour employer l'expression consacrée, c'est-à-dire de lui verser le tiers de ses bénéfices nets.

C'est une particularité tout à fait remarquable qui ne se rencontre nulle part ailleurs que chez les pilotes et qui ne procède pas seulement d'une idée altruiste très louable, mais qui est bien, ainsi qu'on l'a très judicieusement observé, « une vente de fonds de pilotage indépendante de celle du bateau (2) ». La charge qui en résulte pour l'aspirant adjoint est d'ailleurs fort lourde, car le prélèvement sur ses gains dure en moyenne une dizaine d'années. C'est pourquoi il est intéressant de se demander si la quotité du tiers indiquée dans l'article 9 du décret de 1806 est d'ordre public et par conséquent intangible

(1) *Bulletin officiel*, 1859.2.455.

(2) G. Unsworth, pilote major de Saint-Nazaire, *Etudes de questions maritimes*, p. 23. Voir aussi une circulaire du 18 juillet 1916, émanant du sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande, rapportée dans la *Revue de la Marine marchande*, numéro de septembre 1916, p. 712.

ou bien si elle peut être modifiée au gré des conventions particulières.

M. Paul Meunier, après avoir rapporté, dans sa thèse sur le pilotage, une décision du Tribunal de commerce de Blaye qui admit en 1854 la validité de semblables dérogations et fut cassée pour incompétence par la Cour de Bordeaux, approuve pleinement une décision du ministre de la Marine, condamnant le contrat intervenu entre le pilote et l'aspirant. « La décision du ministre était à notre avis fort juste », écrit-il. « C'est, en effet, par mesure d'ordre public que l'article 9 fixe au tiers la quotité des bénéfices que l'aspirant doit céder au pilote (1). » Et l'auteur ajoute que les règlements spéciaux aux arrondissements maritimes interdisent toute exception à cette règle. On nous permettra de faire remarquer que nous ne voyons pas en quoi l'ordre public est intéressé à régir un contrat passé entre deux particuliers, qui ne renferme absolument rien de répréhensible au point de vue moral et ne compromet d'aucune façon la solidité des bases sur lesquelles reposent les rapports sociaux. Tout au contraire, le régime du tiers, si l'on se reporte à la distinction très rationnelle adoptée par M. Tirman, dans son Rapport présenté en 1907 à la Commission extra-parlementaire de la marine marchande, et traitant de la nature des dispositions du texte fondamental, le régime du tiers ne se classe pas

(1) Paul Meunier, *Du pilotage*, thèse, p. 111.

dans le nombre de ceux auxquels, seul, le législateur peut toucher, mais se rattache aux points que l'administration peut, à son gré, modifier ou supprimer. M. Paul Meunier, il est vrai, cite un règlement qui prohibe tout changement sur ce point. Mais ce n'est pas là — que nous sachions — une mesure d'ordre général reproduite partout et, à l'inverse, nous pouvons citer au moins un port où le tiers n'est guère respecté. Au Havre, les aspirants pilotes versent à leurs anciens une somme fixe de 80 francs par mois. Or, en admettant — ce qui est encore au-dessous de la vérité — que leurs gains nets soient par an de 15.000 francs, et par mois de 1.250 francs, le tiers à verser à chacune des douze mensualités devrait être de 416 francs environ.

La différence est importante, elle est connue et agréée par l'administration et par les vieux pilotes qui sont les premiers intéressés à réclamer contre cet état de choses. Pourtant, aucune discussion irritante ne se produit et on peut à bon droit se demander en quoi l'ordre public a été mis en péril par cet accord toujours existant et qui doit vraisemblablement présenter, puisqu'il est maintenu, certains avantages.

Enfin, si le régime du tiers était d'ordre public il devrait, semble-t-il, s'imposer dans toutes les stations, sans avoir égard à leur organisation financière. Précisément il existe uniquement dans celles qui pratiquent la libre concurrence entre pilotes. Au contraire, partout où la bourse commune est en usage, le tiers est totalement

inconnu parce que la caisse de la station, centralisant toutes les recettes, assure en retour les traitements du personnel actif et les pensions du personnel invalide. Ceci serait-il possible si l'opinion défendue par M. Paul Meunier était exacte ?

On voit maintenant en quoi consiste la différence entre les aspirants adjoints et les aspirants non adjoints. Tous, bien entendu, ont un droit égal à conduire les navires et à ne pas être démontés par des pilotes titulaires, qui joindraient postérieurement à eux le bâtiment à bord duquel ils se trouvent (1). Néanmoins, l'administration de la Marine, estimant que l'expérience peut leur faire quelque peu défaut, ne les autorise généralement à conduire les bâtiments d'un grand tirant d'eau et d'un gros tonnage que sous certaines conditions. Ainsi au Havre, l'article 235 du règlement leur permet seulement de piloter des navires calant 6 m. 50 et plus, quand ils ont exercé leur profession pendant trois ans et quand ils ont été reconnus aptes à ce service par une commission composée de l'officier chef et des deux pilotes les plus anciens. L'autorisation, une fois accordée, peut toujours être retirée par la même procédure aux aspirants qui n'offrent plus les qualités reconnues nécessaires ou se sont rendus coupables de fautes dans leur service.

Ces mesures, ou d'autres analogues, sont dictées par le désir très compréhensible d'éviter les accidents et ne

(1) Cf. Circulaire ministérielle, 17 juin 1867. *Bulletin officiel*, 1867. 1.547.

sauraient être critiquées ; elles ne modifient en aucune manière la situation hiérarchique des aspirants, assimilables aux pilotes, quels que soient le tonnage et la calaison des navires guidés par eux, pour tout ce qui concerne leurs droits et leurs prérogatives. La question a nécessité, il y a une vingtaine d'années, une décision judiciaire et s'est trouvée élucidée une fois pour toutes. Voici dans quelles circonstances.

Après le décès d'un aspirant pilote de la station de Saint-Nazaire, nommé François Renaud, sa veuve, dont la pension avait été liquidée par l'administration de la Marine sur les bases de celles d'un simple matelot, introduisit une requête devant le Conseil d'Etat pour en obtenir le relèvement. Mais cette juridiction rendit une décision conforme à la nouvelle manière de voir qu'elle avait adoptée peu de temps auparavant sur ce sujet et se résolvant en ce que les aspirants n'étaient promus au grade de pilote qu'au fur et à mesure des vacances qui se produisaient dans les stations et qu'ils ne pouvaient être assimilés à ces pilotes.

La doctrine était manifestement fausse et en désaccord absolu avec les textes régissant le pilotage. Le ministre de la Marine, après un examen plus sérieux de la question, s'en rendit compte et adressa, le 16 février 1887, au président de la section des Finances du Conseil d'Etat, une lettre dont nous citerons le passage suivant : « D'après l'article 8 du décret du 12 décembre 1806, les aspirants pilotes, qu'ils soient ou non adjoints à de vieux pilotes

devenus incapables d'un service actif, réunissent les mêmes conditions d'âge, de navigation et d'aptitudes que les pilotes, puisque c'est au moment de leur admission comme aspirants pilotes que ces conditions sont exigées et qu'ils subissent l'examen prévu par l'article 3 du même décret. *Tous sont donc en réalité des pilotes dans toute l'acception du mot...* Dans l'exercice de leur profession, pilotes et aspirants pilotes sont placés sur le même pied. Si le décret de 1806 a établi une distinction entre eux, c'est qu'il fallait prévoir la possibilité d'une suppléance pour les vieux pilotes incapables d'aller à la mer (1). »

Telle est bien la vraie manière de voir sur la question. Elle a été, fort heureusement, consacrée par une décision du 6 janvier 1888, dans laquelle le Conseil d'Etat, appliquant de nouveau les vrais principes, accordait à la veuve de l'aspirant Renaud la pension qui lui revenait de droit.

Le degré immédiatement supérieur de la hiérarchie les occupé par les pilotes titulaires recrutés automatiquement d'après l'ancienneté parmi les aspirants toutes les fois qu'un vide dans les cadres a besoin d'être comblé. Laissant de côté l'étude de leurs droits et de leurs obligations sur laquelle nous aurons ultérieurement à revenir, il nous suffira de dire pour l'instant qu'ils n'ont qu'à attendre leur mise à la retraite en exerçant honnêtement leur métier, à moins que les règlements de leur station n

(1) Voir, pour toute cette affaire, le *Bulletin officiel*, 1881, p. 157 et suiv.

leur offrent la possibilité de devenir sous-chefs de pilotage ou commandants des corvettes affectées au service comme à Dunkerque, ou bien encore syndics, sous-syndics, chefs de station comme à Bordeaux, Pauillac et Royan, ou bien enfin pilotes de choix, situation peut-être moins honorifique, mais très avantageuse au point de vue pécuniaire.

Les pilotes de choix, appelés encore pilotes attitrés, sont en général extrêmement prisés par l'armement. En voici les raisons. Tous les pilotes d'un port n'ont pas une égale valeur : il se peut qu'ils aient passé l'examen plus ou moins brillamment et qu'ils aient, par la suite, développé à des degrés divers leur habileté manœuvrière. De là une sélection que sont portées à faire parmi eux les compagnies de navigation qui ont leur siège dans un port ou qui y font toucher leurs navires à de fréquents intervalles. Cette sélection s'impose aussi pour un autre motif : lorsque les mêmes bâtiments sont appelés par les nécessités commerciales à revenir souvent dans les mêmes endroits, il y a un grand avantage à toujours les confier au même individu qui connaît mieux qu'un pilote occasionnel leur facilité d'évolution, la souplesse de leur machine, les conditions de la manœuvre dans des circonstances de lieu, de mer, de courant, de calaison variables. C'est pourquoi la Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer, port où touchent de nombreux paquebots réguliers, a demandé, dès 1888, la création d'une catégorerie spéciale de pilotes pour le service des navires d'au

moins 2.000 tonneaux et a renouvelé ses demandes à plusieurs reprises jusqu'à ce que le décret du 4 mai 1899 lui ait, par son article 92, donné entière satisfaction (1). C'est pourquoi aussi les armateurs recourent sans hésiter aux pilotes de choix malgré le supplément de dépenses qui en résulte pour eux, car, aux salaires de ces derniers, arrêtés suivant des conditions particulières vient s'ajouter, comme le prescrit la circulaire ministérielle du 30 avril 1890, celui du pilote de tour qui aurait dû conduire le navire. L'augmentation de dépenses provenant de la mesure prise par le Ministre est nécessaire pour sauvegarder les intérêts des autres membres du personnel de la station ; et quoiqu'elle ait parfois été considérée comme exagérée, elle se justifie à notre avis fort aisément : nous n'en voulons d'autre preuve que l'exemple du Havre où pendant la seule année 1907, les pilotes attitrés ont entré et sorti pour le compte des diverses compagnies (Compagnie Générale transatlantique, Chargeurs Réunis, Worms, etc.) 1.144.000 tonneaux sur un chiffre global de 4.169.267 tonneaux, soit plus du quart du mouvement général du port (2).

Nous voudrions maintenant, en terminant ce paragraphe, dire quelques mots d'une innovation qui a fort indisposé les pilotes au cours des dernières années : nous voulons parler des lamaneurs pratiques brevetés.

(1) *Recueil des travaux*, 1886-1888, p. 105-106 ; 1896-1900, p. 142.

(2) Cf. Rapport M. Taconet à la Commission extra-parlementaire de la marine marchande en 1907 : obligation et tarifs.

Il en a été créé à plusieurs reprises depuis 1900 sur divers points de nos côtes, notamment à Nice-Villefranche par un décret du 1^{er} mai 1903 et, plus récemment, en Bretagne par un décret du 19 octobre 1911 (1).

Ces lamaneurs pratiques sont, comme les pilotes, des inscrits maritimes. Ils doivent justifier de cinq années de navigation au cabotage, au bornage ou à la pêche et passer un examen, en général plus simple que celui des pilotes, devant une commission composée d'un capitaine de port, d'un capitaine au long cours et d'un capitaine au cabotage. Si les épreuves ont été subies à la satisfaction du jury, un brevet est conféré au lamaneur pour une durée de cinq années, mais peut être indéfiniment renouvelé pour des périodes de même durée sans nouvel examen à la condition que le titulaire justifie qu'il a piloté un bâtiment, soit à l'entrée, soit à la sortie pendant la dernière année de chacune de ces périodes. Cette disposition montre clairement que ces hommes sont en réalité des pêcheurs professionnels et n'ont parfois à exercer le pilotage (ce qu'ils doivent faire conformément aux tarifs officiels arrêtés par l'administration de la Marine) qu'à de rares intervalles. Leur établissement peut donc présenter de gros avantages dans certains petits ports où pénètrent de temps à autre quelques caboteurs de dimensions restreintes et qui n'ont qu'un mouvement commercial trop ralenti pour assurer des moyens d'existence à

(1) *J. off.*, n° du 16 mai 1909.

des pilotes en titre. Tel est le motif qui a causé la création de ce personnel nouveau et cependant considéré par les règlements comme se rattachant au pilotage, quoique les liens qui l'y unissent soient un peu lâches. En effet, les lamaneurs pratiques brevetés exercent leur profession d'une manière assez autonome : leur effectif n'est pas limité et ils se trouvent en quelque sorte en marge du personnel hiérarchique des stations. Aussi ne les avons-nous mentionnés qu'à titre documentaire en raison d'une tendance administrative qui leur est sans aucun doute favorable et de laquelle pourra résulter dans l'avenir une notable augmentation de leur nombre.

§ 2. — Le matériel.

Le service du pilotage, tel qu'il est organisé de nos jours, exige un matériel considérable et qui, depuis nombre d'années, ne s'est guère transformé. Les populations maritimes le connaissent bien et il n'est pas jusqu'aux habitants de l'intérieur venus pendant les beaux jours séjourner sur notre littoral, qui ne remarquent aisément les bateaux des pilotes à l'élégance de leurs lignes et aux particularités de leur aspect. Ce sont, en effet, de robustes embarcations pontées jaugeant entre 20 et 30 tonneaux. Leur coque est peinte en noir, à l'exception d'une bande blanche de pavois sur laquelle se détachent le numéro du bateau et l'initiale de son port d'attache qui sont aussi imprimés en gros caractères, ainsi qu'une

ancre marine de vaste dimension sur la grand'voile trapézoïdale qui, jointe à une voile de flèche et à deux focs, constitue le gréement à la fois léger et gracieux spécial aux cotres (1). Quant aux aménagements intérieurs, ils sont, le plus souvent, aussi confortables que le permet la taille du bateau et un écrivain bien connu, Léon Berthaut, en a fait une description qui, outre son charme tout marin, est rigoureusement exacte : « L'habitation flottante », écrit-il, « était composée de trois pièces. A l'avant, c'était la cale simplement peinte couleur toile mouillée, avec ses voiles de rechange bien enfermées dans leurs étuis, le charbon dans une grande boîte, la batterie de cuisine et le fourneau. A l'arrière, c'était le magasin général, plus sombre, souté à cordages et réserves de vivres. La chambre qui occupait le milieu du bateau était, au contraire, sous les panneaux vitrés, d'une parfaite clarté. Revêtue de bois verni et légèrement veiné de brun clair aussi, cette chambre rayonnait. Il y avait à quatre couchettes : deux à tribord, deux à babord, couchettes en forme de grands tiroirs de buffet et, au-dessous, de vrais tiroirs pour les habits de mer, des coffres pour le cidre, le vin, les vivres, les pavillons à signaux. Au milieu de cette petite salle, sous une lampe de cuivre

(1) Comparer avec cette description les dispositions de l'article 1^{er}, des dispositions générales du règlement du 29 août 1854 ; l'article 49 du règlement du 25 avril 1857 ; l'article 11 des dispositions générales du 29 août 1901 ; l'article 43 des dispositions générales du règlement du 3 mars 1858 ; l'article 2 du règlement du 23 juillet 1859.

à pétrole, une table à volets solidement fixés, bien entendu ; comme sièges, les coffres. Aux parois de la cabine jolie, un compas, un baromètre et puis, dans une petite niche, au-dessus de la cloison entre la chambre et la cuisine, une statuette en faïence de la Vierge, traditionnelle compagne de nos gens de mer, indication parfois d'une sincère croyance, et très souvent, simple fétiche (1). »

Le pittoresque de ces lignes répond bien à la réalité et, à ne considérer que ce seul point de vue, il est certain que les bateaux pilotes, solides et bien manœuvrés, sont fort gracieux à considérer quand, toutes voiles dehors et à peine gonflées par une molle brise, ils glissent paresseusement sur la surface tranquille des eaux ou quand, couchés sur le côté sous l'effort des gros vents qui sifflent dans leurs cordages, ils sont emportés par leurs grandes ailes blanches vers les étendues infinies du large comme les goëlands et les mouettes dont ils portent les noms ; et tous ceux que passionne la poésie sauvage des spectacles maritimes ne manquent pas de trouver une source d'émotions vives et renouvelées dans la lutte continuelle de ces petits navires contre la puissance aveugle de la mer.

Malheureusement, c'est dans cette lutte disproportionnée que se découvre l'insuffisance technique du matériel actuel pour la tâche qu'il doit remplir (2).

(1) Léon Berthaut, *Le pilote*, n° 10, Flammarion, p. 68.

(2) Les pilotes du Havre se sont aperçus, depuis l'extension prise

En effet, les cotres pilotes, quelque bons marcheurs qu'ils soient, dépendent entièrement de l'état météorologique : par les belles et orageuses journées d'été au cours desquelles nul souffle d'air ne ride les flots immobiles, ils se trouvent « encalminés », c'est-à-dire en quelque sorte paralysés, et, se déplaçant avec une extrême lenteur, deviennent incapables de se porter au devant des bâtiments qui demandent leurs services. D'autre part, la direction des vents, la force des courants, l'état de la mer influent sur leurs évolutions et les retardent en maintes circonstances. Bref, n'étant que des voiliers, ils sont esclaves des éléments : c'est une vérité d'une évidence incontestable et pourtant de très nombreux pilotes se refusent catégoriquement à l'admettre. Leur mentalité trouve sa raison d'être dans des argumentations habiles, exposées de temps à autre, non sans talent, par des journalistes que leur résidence à Paris met évidemment fort à même de comprendre les principes de la manœuvre des navires à la mer (1). Ces argumentations, nous aurons plus tard à les exposer et à les discuter. Mais que peuvent des raisonnements basés sur des considérations purement esthétiques ou sentimen-

par la guerre sous-marine, de l'infériorité du matériel à voiles et ont fait l'acquisition, en octobre 1916, d'un yacht à vapeur, l'*Iliona*, long de 39 mètres, auquel une machine de 200 chevaux fournit une vitesse de 10 nœuds environ. C'est un acheminement vers le progrès, encore insuffisant à vrai dire, car il s'en faut d'un, voire même de deux nouveaux vapeurs pour assurer un service vraiment efficace.

(1) Cf. n° du 30 avril 1911, *Défense maritime* : Pour faire du pilotage, il faut des bateaux.

tales lorsqu'elles sont opposées à la réalité brutale des faits ? Or, ceux-ci sont patents : les gros vapeurs et paquebots modernes qui ne se soucient guère, grâce à la puissance de leurs machines, de l'état de la mer ou de la violence du vent et qui arrivent à jour fixe, veulent être immédiatement rejoints par les remorqueurs comme par les pilotes de façon à parvenir dans un minimum de temps à leur destination pour y débarquer ou y embarquer leurs passagers, leurs courriers postaux, leurs cargaisons. Précisément, une mise à bord du pilote est dans bien des cas impossible pour les motifs que nous avons indiqués. Autrefois cela importait peu parce que, tous les navires étant à voiles, les chances se trouvaient égalisées des deux côtés : lorsque le pilote était immobilisé, le trois-mâts long courrier l'était aussi. De nos jours, au contraire, entre le grand vapeur qui demande les bons offices du pilote et le petit voilier qui va les lui offrir, l'équilibre n'existe plus. Nous en apportons la preuve à l'aide de deux genres d'exemples concernant l'un nos ports en eau profonde, l'autre, les ports situés sur nos fleuves maritimes.

Parmi les ports en eau profonde, le Havre est celui dont nous parlerons tout d'abord. Deux des cotres des pilotes ont pour mission de croiser dans la rade et de mettre leur propriétaire à bord des navires qui atterrissent sans avoir rencontré en cours de route l'un quelconque des honorables membres de la corporation dispersés dans toute l'étendue de la Manche sur un rayon

de 100 milles à l'Ouest et de 100 milles au Nord de la Hève. Tout se passe bien pour les deux bateaux « de petite limite » comme on les appelle, tant que le temps reste beau. Mais, dès qu'un coup de vent se fait sentir, ils sont obligés de rallier le port au plus vite ou tout au moins ne peuvent plus se risquer à mettre à l'eau le petit canot qui doit effectuer le transbordement du pilote. Que se passe-t-il alors ? Des faits analogues à celui qui motiva une plainte du vapeur anglais *Cycle*. Ce steamer arriva sur rade au matin du 14 décembre 1907 et ne trouva pas de pilote, les cotres de service ayant dû chercher un abri à l'intérieur des digues à cause du mauvais temps qui régnait. C'est seulement le lendemain matin que le bateau pilote n° 31 put prendre la mer pour se rendre vers le *Cycle* qui faisait des signaux à 4 ou 5 milles au large. Mais, comme la brise était tombée ainsi qu'il arrive très fréquemment après les tempêtes, il lui fallut tant de temps pour parcourir la distance pourtant peu considérable qui le séparait du vapeur que celui-ci manqua encore la marée. Il éprouva donc, par suite de toutes ces circonstances, un retard de 36 heures imputable aux pilotes du Havre, et ceci alors que leurs collègues du pilotage de la Seine étaient venus à plusieurs reprises sur leur vapeur converser avec le capitaine. Conçoit-on le danger auquel serait exposé un voilier, plus difficilement manœuvrable, au cas où, obligé de garder le mouillage pour des raisons analogues, il viendrait à chasser sur ses ancres et, drossé par le vent

et la mer, à se mettre à la côte ou à s'échouer sur les bancs qui se rencontrent autour du chenal ?

Tout ceci ne concerne que l'entrée. A la sortie, les mêmes difficultés, les mêmes aléas se présentent en sens inverse, car il s'agit alors de débarquer le pilote. D'ordinaire celui-ci regagne la terre, comme nous l'avons dit, à l'aide d'une pirogue que le navire a prise en remorque. Mais, dès qu'un coup de vent se déclare, il faut procéder autrement. Une double alternative s'offre alors au capitaine : ou bien débarquer le pilote à l'intérieur des digues et parcourir la passe sans aucune aide ni aucun avis, ou bien le débarquer sur un des cotres de « petite limite » dont il a été question plus haut, opération nécessairement aléatoire puisqu'elle est subordonnée à la possibilité, pour le bateau pilote, de s'approcher du navire à une distance lui permettant de mettre son canot à l'eau. Si le transbordement ne peut être effectué, le capitaine n'a d'autre ressource que de garder avec lui le pilote en lui donnant rang d'officier et en lui payant pendant toute la durée de son séjour à bord un salaire mensuel de 150 francs auquel s'ajoutent les frais de rapatriement à partir de l'endroit où il a été débarqué (1).

Les mêmes inconvénients se rencontrent encore dans bien des endroits autres que le Havre. A Cherbourg, par exemple, ils ont fait l'objet de plusieurs décisions judiciaires pour une seule affaire qui, jugée par le Tribunal de commerce de cette ville, fut ensuite portée jus-

(1) Règlement du 29 août 1854, article 224.

qu'en cassation et renvoyée par la Cour suprême devant le Tribunal de commerce du Havre. La cause du litige est ainsi exposée par l'arrêt de la Cour : « Le 10 mai 1901, le pilote Croisy, qui attendait sur le cotre pilote numéro 1 l'arrivée à Cherbourg du transatlantique *Zeeland*, aperçut ce navire vers huit heures du matin à environ six milles dans le Nord-Nord-Ouest du port. Il se dirigea alors sur lui puis, le cotre n'avancant que *très lentement par suite du manque de vent*, il fit armer son canot pour toucher le paquebot à plus grande distance. Mais le *Zeeland*, après avoir stoppé pour attendre l'arrivée de l'*Ariadna* qui dessert les paquebots de la Compagnie Red Star, son armateur, se remit en marche à la vue de ce dernier navire, et lorsque Croisy le rejoignit à deux milles au large environ, il achevait de transborder sur l'*Ariadna* les passagers et les bagages et se disposait à suivre sa route sur Anvers (1). »

On se rend compte des faits. Un pilote qui veut assister un paquebot desservant une ligne régulière et, par conséquent, pressé d'arriver, dispose d'un matériel si insuffisant que le navire a eu le temps de transborder en rade ses passagers et leurs bagages à bord du tender affecté à ses armateurs, ce qui est toujours long et compliqué, avant d'avoir été rejoint par celui-là même qui devait le guider à travers les passes et qui arrive enfin juste pour le voir reprendre le large. N'est-ce pas un exemple absolument significatif — et quelque peu ironique ?

(1) *Revue internationale de droit maritime*, t. XIX, p. 519.

Si maintenant nous passons à la seconde catégorie d'exemples que nous avons annoncée et qui intéresse les ports de rivière, la situation se présente avec une égale netteté. Rien ne saurait être à ce point de vue plus probant et plus instructif que l'étude de ce qui se passe à la sortie de la Gironde (à l'entrée, le pilote est pris au large et se sert de cotres à voiles comme presque dans tous nos ports) toutes les fois qu'un bâtiment par temps un peu houleux veut se servir du matériel des stations de Pauillac et du Verdon. Ce matériel se compose d'un certain nombre de canots de petites dimensions qui peuvent être manœuvrés soit à la voile, soit à la rame ; le service qu'ils ont à fournir consiste à porter le pilote à bord des navires qui descendent le fleuve puis à se faire remorquer par eux jusqu'en dehors des bancs de sable qui encombrant l'embouchure et à ramener ensuite le pilote à terre. Plus accessoirement, ils servent encore à embarquer le pilote en rade de Pauillac, sur les vapeurs ou les voiliers entrés en Gironde sans avoir rencontré les cotres qui croisent au large.

C'est contre cette organisation que s'élèvent constamment et comme à jet continu les plaintes des commerçants bordelais et des marins. Nous en citerons quelques-unes au hasard.

En 1899, un des courtiers maritimes de la place réclama près de la Chambre de commerce parce que deux navires auxquels il devait son ministère avaient, à la suite du retard causé à Pauillac par les pilotes de ce port, manqué la marée et été de ce chef mis dans l'impossibi-

lité de monter à Bordeaux. La Chambre de commerce transmet, comme elle le devait, la réclamation au directeur des mouvements du port, chef du pilotage. Celui-ci fit une enquête et expliqua, dans sa réponse, que les pilotes des deux bâtiments avaient bien embarqué sur leurs canots en temps opportun, mais qu'ayant eu à lutter contre le dernier flot et une brise fraîche du nord, ils n'avaient pu atteindre les deux navires qu'après une heure et demie d'efforts (1). Nous devons faire observer d'ailleurs, pour ne pas être taxé de partialité, que le plus souvent possible les pilotes de Pauillac emploient le petit vapeur de la Santé qui obligatoirement doit examiner les papiers de tous les bateaux destinés pour Bordeaux et astreints pour cette raison à stopper au lazaret.

Mais voici d'autres cas dans lesquels ont été incriminés les pilotes du Verdon. En janvier 1904, le commandant du vapeur *Amiral-Fourichon*, de la Société des Chargeurs Réunis, adressait à la Chambre de commerce de Bordeaux une réclamation contre ces pilotes qui se refusèrent, sous prétexte de mauvais temps, à faire remorquer leur canot par le vapeur; ce qui obligea le commandant à conserver le pilote à son bord jusqu'à Marseille. La réclamation fut portée entre les mains du chef du service de la marine qui, en informant qu'il se livrait à une enquête, répondait : « La fréquence des plaintes qui me sont adressées au sujet du pilotage de sortie me font

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de commerce, 1899, p. 711 et 733.

craindre que le service ne soit pas assuré dans de bonnes conditions (1). »

De fait, les événements ont prouvé que la crainte émise par ce haut fonctionnaire n'existait pas seulement dans son imagination. En effet, le capitaine du vapeur *Djibouti*, appartenant à la Compagnie Havraise péninsulaire, relatait plus récemment dans son rapport de mer que le 10 janvier 1906, ne pouvant remorquer le bateau pilote du Verdon à cause de l'état de la mer, il dut emmener le pilote jusqu'à Marseille, en touchant d'abord à Alger, voyage dont la durée fut exactement de huit jours.

De tels exemples pourraient être multipliés, mais ceux que nous avons cités nous paraissent assez probants. Nous préférons donc rechercher quelles sont les raisons de toutes ces défectuosités dans le service en Gironde. Ces raisons ont été clairement exposées dans la lettre adressée par le chef du service de la marine à la Chambre de commerce de Bordeaux, au sujet de la plainte du commandant du steamer *Amiral-Fourichon*, et dont nous avons cité un court extrait. Les voici textuellement reproduites : « Les vapeurs qui descendent le fleuve arrivent d'ordinaire au Verdon au plus fort du jusant. Or, les chaloupes dès qu'il fait tant soit peu mauvais temps, ne peuvent tenir sur la rade du Verdon qu'en mouillant loin du chenal tout près de terre et en filant beaucoup de chaîne. Comme le pilote de tour n'aperçoit le signal du navire qui le demande que lorsque celui-ci n'est plus

(1) Chambre de commerce de Bordeaux. Compte rendu, 1904, p. 47 et 67.

guère éloigné, il ne peut relever sa chaîne, appareiller et se porter au devant du vapeur que s'il a beau temps et peu de courant à refouler. Autrement, se produit un retard plus ou moins grand. Je ne vois qu'un remède à cet état de choses, c'est de remplacer par des vapeurs les chaloupes à voiles des pilotes (1). » Tant que cette indispensable transformation n'aura pas été, en effet, réalisée, les inconvénients qui suscitent des réclamations subsisteront au même degré et les capitaines se passeront de plus en plus de l'assistance du pilote du Verdon en lui faisant parvenir son bon de pilotage par l'intermédiaire de son collègue qu'ils débarquent à Pauillac, procédé très usuel et absolument abusif, puisqu'il consiste à rétribuer un service non effectivement rendu.

De tout ce qui précède, que faut-il retenir ? Simplement ceci : l'embarquement ou le débarquement du pilote effectué au moyen de voiliers devient difficile et aléatoire, sinon même impossible, soit dans des circonstances météorologiques comme la brume et la tempête où les avis d'un pratique des lieux peuvent être extrêmement utiles, soit dans des endroits dangereux comme le sont un grand nombre de rades et en particulier l'embouchure de la Gironde, où tant de navires se sont perdus mais où il faut, malgré ces tristes exemples, attendre quand même patiemment le pilote à moins de s'en passer purement et simplement.

Or, en opposition à toutes les imperfections, à toutes

(1) Chambre de commerce de Bordeaux. Compte rendu, 1904, p. 313.

les défaillances des voiliers apparaissent, par un vigoureux contraste, les considérables avantages des vapeurs : contrairement aux sloops mus par le souffle irrégulier d'Eole, ils peuvent à leur gré mettre le cap au large, se porter rapidement vers les points où leur concours est demandé et surtout naviguer aux points d'atterrissage des navires en se tenant à proximité des dangers au milieu desquels ils ont toujours la ressource de précéder les bâtiments si le pilote ne peut parvenir à leur bord. A ce point de vue, la rade du Havre offre à tous ceux qu'intéresse cette question un coup d'œil très instructif : car il n'est pas sans intérêt de comparer l'aisance et la rapidité des mouvements des trois solides et modernes steamers du pilotage de Seine, qui la parcourent à toute vitesse par tous les temps avec la lenteur toujours un peu gauche des cotres des pilotes du Havre, obligés de tirer de continuelles bordées pour faire un peu de route quand ils ne sont pas réduits, par l'absence de vent, à se laisser remorquer par tel ou tel caboteur complaisant (1) !

Si donc la supériorité de la propulsion mécanique est indiscutable et a été reconnue par les hommes les plus qualifiés, pourquoi le respect d'un archaïsme déroutant survit-il, dans la plupart de nos stations de pilotage, avec une si opiniâtre persistance ? L'explication de cette anomalie tient en peu de mots : une transformation du matériel — bien qu'elle semble de prime abord accessoire et anodine — présente de grosses difficultés qui d'ailleurs,

(1) Ces observations sont aisées à vérifier pendant les périodes où

hâtons-nous de le dire, ne sont pas insolubles et que nous nous bornerons en ce moment à signaler.

En premier lieu, difficultés d'ordre financier. Une flotte d'une trentaine de cotres, comme celle du Havre ou celle de Bordeaux, représente une grosse valeur et ne peut être trop rapidement réalisée sous peine de causer une importante dépréciation de ses unités : des mesures transitoires sont par conséquent nécessaires. D'autre part, l'achat d'un ou de deux vapeurs de tonnage suffisant représente un considérable débours d'argent que les pilotes sont parfois hors d'état de supporter.

En second lieu, difficultés d'ordre intérieur. M. Georges Unsworth, pilote major à Saint-Nazaire, a, en effet, écrit à juste titre que « la substitution du principe de la collaboration ou partage du service à celui de la concurrence des bateaux et des stations peut seule permettre cette réforme (1) ». Il signale ainsi en deux lignes le bouleversement de fond en comble qui résulterait, sur une grande partie de nos côtes, de l'adoption d'une semblable mesure — qui se généralisera croyons-nous néanmoins dans un avenir plus ou moins prochain — et de laquelle résulteraient à la fois le raccourcissement considérable du rayon où s'exerce le pilotage et la substitution de la bourse commune au système des gains individuels.

Le lecteur mesurera d'ailleurs beaucoup mieux l'import-

le steam-yacht du pilotage (voir note 2, p. 89) est indisponible, pour réparations, visites de chaudières, approvisionnement en charbon, etc.

(1) Georges Unsworth, *Le pilotage extérieur de la Loire*, 1910. Imprimerie ouvrière à Saint-Nazaire, voir p. 1.

tance de la révolution — pacifique et passagère — résultant pour les pilotes de cette transformation après la lecture des deux paragraphes suivants où vont être successivement examinés les deux points que nous venons d'annoncer.

§ 3. — Le rayon d'action.

Il arrive bien souvent aux paquebots et aux gros cargo-boats qui se dirigent vers un port français quelque de stopper au large, à peu de distance d'un cotre semblable à ceux que nous avons décrits plus haut. Un léger canot s'en détache. Sous la poussée vigoureuse des deux avirons que manie avec dextérité un robuste matelot, il franchit l'espace qui le sépare du vapeur. Non sans peine parfois, il vient, frêle coquille de noix, ranger la muraille d'acier du colosse, le long de laquelle pend une échelle de corde. La manœuvre n'est pas aisée, car un faux mouvement peut avoir pour conséquence la perte de la petite embarcation. Aussi, est-ce au pilote qu'il appartient de saisir, au moment où une lame l'en rapproche, l'extrémité inférieure de l'échelle qu'il gravit ensuite tant bien que mal, en recourant surtout à la force de ses poignets. Et tandis que son canot regagne le cotre, notre homme, en casquette de drap bleu marine, à visière de même étoffe, en complet veston de la meilleure coupe et portant roulés sous son bras sa capote cirée ainsi que son suroît, gagne la passerelle avec l'importance qui sied à sa qualité de pilote d'un grand port.

Le navire se trouve-t-il au contraire dans les parages pauvres de la Bretagne ou destiné pour de petites localités, c'est tout simplement un brave pêcheur aux traits hâlés par l'air salin et vêtu d'une vareuse à large col qui enjambe la lisse et salue les officiers avec la bonhomie mêlée de rudesse si particulière aux hommes de la mer.

Le pilote est à bord. Donc l'arrivée est imminente, pensent tous ceux qui ne sont pas au courant des multiples dispositions de notre législation maritime, et qui s'attendent sans doute à voir la ligne bleutée de la côte s'estomper d'un moment à l'autre sur l'horizon indécis. Erreur complète ! Il reste encore à parcourir cent, cent cinquante, deux cents milles marins. Le pilote a été « pris à la grande distance », suivant l'expression courante ; car les règlements français sont ainsi établis que leur texte trouve son application sur d'immenses étendues de mer libre. Cela ne se fait pas sans mécontentements et sans récriminations amères, et il ne se produit guère de polémique ou de discussion entre les armateurs et les pilotes sans que la question des distances soit aussitôt mise en avant, âprement discutée par les premiers, non moins énergiquement défendue par les seconds. Aussi importe-t-il d'étudier sérieusement : 1^o ce qu'il faut entendre par le pilotage à grande distance ; 2^o pour quelles raisons il a été établi et quelle est l'opinion à laquelle il faut s'arrêter sur un point aussi critiqué.

Et tout d'abord, qu'est-ce que le pilotage à grande distance ? C'est, en deux mots, une organisation du service telle que les pilotes trouvent un avantage pécuniaire important à aller offrir leurs services, que les capitaines sont obligés d'accepter ou de payer en cas de refus comme s'ils les avaient acceptés (art. 34 du décret du 12 novembre 1806), le plus loin possible de la station à laquelle ils appartiennent. Le premier motif qui encourage les lamarineurs dans cette voie est d'ordre pécuniaire : il existe, en effet, aux alentours d'un grand nombre de nos ports, des zones de pilotage, variables en étendue et conventionnellement délimitées, dans lesquelles le tarif augmente proportionnellement à l'éloignement. Au Havre, le règlement du 29 août 1854 en a établi trois : dans la première, allant des jetées jusqu'à 20 milles au large, les navires paient 26 francs pour 100 tonneaux pilotés ; dans la seconde, comprise entre 20 et 40 milles au large, ils paient la même somme augmentée d'un tiers, soit 34 fr. 65 pour 100 tonneaux ; et dans la troisième, au delà de 40 milles, ils paient toujours la même somme augmentée cette fois de moitié, soit 52 francs par 100 tonneaux. A Dunkerque, on en trouve également trois et le tarif de la plus éloignée, qui est comprise entre l'embouchure de l'Escaut à l'Est, Dungeness à l'Ouest et Ruytingen au Nord, est le double de celui exigible dans les deux autres. A Marseille, le décret de 1859 a établi deux bases d'opération : la première, de Riou à Carry, en passant par Planier, et la seconde, de la pointe Rouge de Montredon

au cap Méjean, en passant par le cap Caveaux et l'île de Pomègues. Mais cette division n'est exacte qu'au point de vue théorique et, en réalité, il existe trois zones. La première s'étend vers la haute mer au delà de la première base ; la seconde embrasse l'espace compris entre les deux bases ; la troisième est délimitée par la ligne entre la pointe de Montredon et le cap Méjean d'un côté, et par le port de l'autre côté. Ici encore la progression du tarif est très marquée, puisque de deux centimes trois quarts dans la zone la plus rapprochée de terre elle passe à onze centimes dans la zone la plus éloignée ou première zone (1).

Ailleurs — c'est le cas à Bordeaux — les zones n'existent pas. Mais alors se manifeste avec tout son effet un autre mobile qui incite les pilotes, non moins énergiquement que l'autre, à se porter en mer toujours plus loin : ce mobile, c'est la concurrence acharnée qu'ils se font entre eux et à cause de laquelle il faut, pour avoir chance d'arraisonner le premier un bâtiment venant du large, que chacun s'efforce d'aller croiser à une distance telle qu'il soit à peu près assuré de ne pas voir se profiler sur les flots glauques le « pointu » — on appelle ainsi les bateaux pilotes — appartenant à un camarade. Voilà pourquoi les lamaneurs de la Gironde, par exemple, n'hésitent pas à venir battre la mer aux approches du

(1) Rapport de M. Emile Lévy présenté à la Chambre de commerce de Marseille en 1913 sur « l'outillage nécessaire aux grands ports maritimes », p. 34.

Raz de Sein et pourquoi ceux du Havre sont fréquemment rencontrés aux îles Scilly ou à Startpoint : car pour ces derniers, les deux raisons que nous avons indiquées se cumulent et n'en font plus, pour ainsi dire, qu'une seule.

Il y a là, pour tout esprit non prévenu, une bizarrerie, une anomalie difficile à expliquer : en effet, la notion simpliste qu'on se fait du pilote, c'est celle d'un homme ayant pour rôle d'assister le capitaine dans les dangers inhérents à la navigation lors de l'atterrissage tout prochain ou lors du parcours à travers des chenaux étroits, ou sinueux, ou très fréquentés. Ceci n'implique nullement l'utilité du pilotage à grande distance. Comment donc se justifie-t-il ?

Une remarque s'impose en premier lieu. La nécessité pour les pilotes d'apporter un pareil empressement à la recherche des navires susceptibles d'utiliser leurs services ne ressort en aucune façon du décret-loi du 12 décembre 1806. Tout au contraire, certains de ses articles paraissent conçus dans un esprit absolument opposé. L'article 14 interdit, en effet, aux pilotes de s'écarter du lieu de leur domicile sous peine de huit jours de prison, à moins qu'ils ne soient porteurs d'un congé écrit signé par l'officier-chef ; l'article 15 prononce la déchéance de leur qualité contre les pilotes qui abandonnent leurs fonctions pour naviguer au petit cabotage ou pour pratiquer les pêches lointaines ; l'article 24 oblige les pilotes à tenir constamment leurs chaloupes armées et garnies

d'avirons pour être toujours prêts à porter secours aux bâtiments en danger. Or, ne se dégage-t-il pas de la rédaction même de tous ces textes une préoccupation dominante, celle de la présence constante des pilotes à leur station, tant parce qu'ils doivent sans cesse en explorer les parages que pour les maintenir au complet à l'entière disposition de leur supérieur hiérarchique, et en quelque sorte, à portée de sa main ?

L'esprit de la loi est certes interprété d'une façon que probablement les auteurs du texte ne soupçonnaient guère lorsque ces mêmes lamaneurs passent en mer des jours entiers à une centaine de milles de leur station, sans que leur chef puisse, en cas de besoin, leur faire parvenir aucun ordre. N'y a-t-il pas là une navigation d'une durée plus longue que bien des traversées au petit cabotage, et les pilotes de Belle-Isle et de Saint-Nazaire n'étaient-ils pas fondés, au IX^e Congrès des pilotes tenu à Paris en 1913, à dire dans un de leurs Rapports traitant la question des pensions : « Pourquoi donc, en 1908, au moment de l'établissement de ces pensions, n'avons-nous pas été mieux considérés ? Un article spécial envisageant le pilotage *comme navigation haulurière* aurait été à sa place (1)... »

Pourtant la jurisprudence consacre depuis nombre d'années la légitimité du pilotage à grande distance et applique dans toute sa rigueur un article, reproduit dans

(1) *Défense maritime*, n° du 3 août 1913.

tous les règlements de pilotage français, qui s'énonce comme suit : « Les capitaines sont obligés de recevoir en mer le pilote qui se présente le premier sans pouvoir le refuser sous prétexte d'un trop grand éloignement. »

Une seule fois un tribunal a voulu faire prévaloir les idées que nous venons d'exprimer et que nous considérons comme les seules conformes au décret de 1806 et aux besoins de la navigation : sa décision a été impitoyablement cassée et aucune tentative du même genre n'a été recommencée depuis.

Il s'agissait, dans le cas auquel nous faisons allusion, d'un voilier appelé *Les Deux-Maries* et destiné pour Honfleur ; le navire, alors qu'il se trouvait dans la rade des Dunes, c'est-à-dire dans les eaux anglaises, fut hélé par un pilote et continua sa route sans l'embarquer. Le capitaine, sur son refus de payer le montant du pilotage que le pilote lui réclamait en s'appuyant sur l'article 34 du décret fondamental, fut assigné devant le tribunal de commerce de son port de destination... et gagna : le jugement, en effet, daté du 30 septembre 1863, soutient très logiquement « que le législateur n'a pu vouloir imposer aux capitaines une charge aussi lourde que celle du pilotage forcé, qu'en vue des services utiles qu'ils peuvent en retirer ; que la nécessité du pilotage dans les rades où les fonds varient à chaque marée a pu paraître assez absolue pour le rendre obligatoire, mais que, les mêmes motifs n'existant plus pour les navires en pleine mer, il n'y avait plus de raison pour ne pas laisser les capitaines

libres d'apprécier eux-mêmes l'utilité du concours d'un pilote, et qu'enfin le voilier *Les Deux-Maries* ayant été abordé par le pilote Gallois sur la rade des Dunes, ne pouvait être considéré comme entrant dans le port de Honfleur (1) ».

Le dernier de ces arguments est tout particulièrement exact et il est très suggestif de le comparer avec une définition de ce qu'il faut entendre par le terme de « port » donnée le 6 juillet 1910 par la Cour de Douai (2). Un port, d'après l'arrêt rendu à cette date, comprend à la fois les bassins, les jetées et tous les lieux dangereux qui se trouvent en ses abords et par lesquels il faut passer pour y entrer ou en sortir. Cette notion, très conforme à la réalité, précise bien la thèse soutenue par le jugement du Tribunal de commerce de Honfleur, et n'est pas faite non plus pour justifier le pilotage à grande distance.

Quoi qu'il en soit, ces idées très rationnelles ne prévalurent pas. Le 16 janvier 1866, la Cour de cassation statuait en sens contraire et depuis lors, les raisons qu'elle a invoquées ont été reprises par tous les juges qui ont eu à se prononcer sur des espèces analogues. Le règlement du premier arrondissement, dit son arrêt, en obligeant les capitaines à recevoir les pilotes dès qu'ils se présentent au large et en établissant des augmentations de tarifs variables suivant les zones, ne fait que se conformer à l'article 41 du décret de 1806 aux termes duquel

(1) Voir *Dalloz*, 1866.1.203.

(2) Voir *Revue internationale de droit maritime*, 1911, p. 14.

les obligations respectives des pilotes et des capitaines sont déterminées par des règlements particuliers. Toutes ses dispositions sont par conséquent en harmonie avec le décret-loi dont elles ne font que sanctionner l'exécution. D'ailleurs, ajoute la Cour, le bâtiment avait pour destination un port français et ceci suffit pour l'obliger à payer le montant de son pilotage au pilote qu'il a rencontré et refusé.

L'arrêt, s'il n'est pas indiscutable, a au moins le mérite d'être précis et les armateurs, ne se tenant pas pour satisfaits, se sont efforcés à diverses reprises de contester la légalité des règlements particuliers et de mettre tout au moins en plein relief ce fait évident que leurs dispositions ont pour résultat de prélever sur eux un véritable impôt consistant dans l'obligation de nourrir et de loger le pilote, quoique la Constitution de 1852 attribue au Corps législatif seul le droit de créer des impôts.

Mais un jugement du Tribunal de Bordeaux du 30 octobre 1883 et un arrêt de Cassation du 24 février 1886, qui le confirme, ont condamné cette manière de comprendre les choses et, comme en 1866, ont proclamé la légalité des règlements du pilotage qui ne sont pas contraires à la Constitution de 1852, parce qu'ils sont seulement « l'exécution de l'article 41 du décret-loi de 1806 qui indique que, lorsqu'il y aura lieu à une modification de tarif, cette modification aura lieu par des décrets particuliers. »

Du reste, la jurisprudence s'est avancée plus encore

dans cette voie. Jusqu'à une époque relativement peu ancienne, elle sanctionnait la légalité du pilotage à grande distance pour les navires français dans les eaux étrangères. Maintenant elle ne s'en tient plus là et sanctionne la légalité de ce même pilotage pour des navires étrangers se trouvant dans les eaux d'une tierce puissance. Un litige de ce genre a été porté, en 1912, devant le Tribunal de commerce du Havre, puis devant la Cour d'appel de Rouen : c'est celui du vapeur allemand *Corcovado*, dont il ne sera pas sans utilité de retracer les principaux traits (1).

Le 30 août 1911, pendant la nuit, ce steamer, faisant route vers le Havre, se trouvait au large de Douvres lorsque le pilote Peter lui offrit ses services. Mais, obligé de manœuvrer pour éviter de nombreux navires allant à contre-bord ou dans la même direction que lui, le *Corcovado* conserva sa vitesse et disparut sans avoir répondu aux signaux du pilote.

Peu importe en ce moment la question de savoir si le commandant du paquebot avait ou non reconnu les signaux qui lui étaient adressés. Ce qu'il faut au contraire indiquer, c'est l'argumentation juridique que les armateurs opposaient au pilote pour se soustraire au paiement de la somme de 927 francs et 48 centimes, objet du procès. Elle se résume en ceci : les lois et les décrets éma-

(1) *Recueil de jurisprudence du Havre*, t. LVII, p. 78. — Cf. aussi une espèce identique solutionnée dans le même sens, *ibid.*, t. XXVII, p. 57 (jugement du 6 juin 1881).

nés de la puissance publique en France n'ont pas d'effet sur les étrangers en dehors des limites de la souveraineté française ; par conséquent, le décret du 29 août 1854 donnant force exécutoire au règlement du pilotage pour le premier arrondissement, ne saurait obliger un navire étranger se trouvant dans les eaux étrangères à stopper pour prendre le pilote dans des conditions jugées dangereuses ou simplement inopportunes par le capitaine qu'il serait injuste de contraindre au paiement d'un double pilotage pour ne l'avoir pas fait.

A cette thèse, le tribunal, tout en reconnaissant « les abus que les pilotes ont pu apporter dans l'exercice du droit qui leur est conféré en allant jusqu'à près de cent milles au devant des navires destinés au port du Havre », opposait des considérants très solidement enchaînés les uns aux autres. L'un d'eux appuyait de la manière la plus significative sur ce fait qu'admettre avec le commandant et les armateurs du *Corcovado* que les navires étrangers sont seulement soumis au pilotage au moment de leur arrivée dans les eaux territoriales françaises, aboutirait à créer une véritable prime en leur faveur, puisque, seuls, les navires français soumis à la loi de leur pays partout où ils se trouvent auraient à supporter les charges du pilotage telles qu'elles sont établies par les règlements.

La décision du juge, ainsi exprimée, est d'une logique rigoureuse et dépasse l'atteinte de la critique. Ou bien, en effet, la disposition réglementaire qui impose aux

capitaines l'obligation de prendre le pilote à quelque distance qu'il se présente est considérée comme conforme au décret-loi et appliquée, ou bien elle est reléguée dans le domaine de la théorie pure et n'est jamais invoquée. Si elle est appliquée, comme cela se passe en pratique, elle doit l'être avec une rigoureuse égalité tant aux navires étrangers qu'aux navires nationaux, car aucun motif n'existe pour faire bénéficier les premiers d'un avantage quelconque refusé aux seconds. La Cour de Rouen a d'ailleurs confirmé, le 24 décembre 1912, le jugement du Tribunal de commerce du Havre et a même cru utile d'ajouter que les capitaines n'ont pas à se formaliser si les pilotes dans un but de lucre vont si loin à leur rencontre, puisqu'en dehors de la nourriture ils n'ont rien de plus à leur payer que la somme calculée sur un tarif invariable si l'arraisonnement est effectué à plus de 40 milles du port et que, par contre, la présence du pilote est, à bord, une garantie de sécurité dans des passages difficiles déjà éloignés du Havre (1).

La jurisprudence est donc bien fixée. Son unanimité est à coup sûr impressionnante et, naturellement, les pilotes ne manquent pas de s'en prévaloir toutes les fois que l'occasion se présente à eux. Néanmoins, la portée n'en doit pas être exagérée, car la seule conclusion positive qui ressort de l'examen des litiges que nous avons indiqués, c'est que les tribunaux se sont bornés, sans

(1) *Revue internationale de droit maritime*, 1913, 7^e livraison (juillet-août).

faire plus, à appliquer un article des règlements dont nous avons donné la teneur. Mais de ce que cet article est unanimement sanctionné, faut-il induire qu'il est fondé sur de justes motifs et qu'il est, pour reprendre les termes de la Cour de Rouen, « une garantie de sécurité » pour la navigation actuelle ?

Les pilotes, sans hésiter, répondent par l'affirmative et se plaisent à énumérer les avantages nombreux et de genres différents qui sont la conséquence du système des distances.

Le premier de ces avantages est le suivant : lorsqu'un navire, après une longue traversée, vient atterrir, gouverne par exemple pour entrer dans la Manche, son capitaine a tout bénéfice, en cas de mauvais temps ou bien si l'état de l'atmosphère ne lui a pas permis de faire son point avec exactitude, à rencontrer sur sa route un conseiller averti grâce auquel il évite des écueils dangereux comme les Casquets et profite de courants favorables qui, en augmentant la vitesse de son bateau, lui font parfois gagner quelques heures ou même une marée.

En second lieu, les longues croisières sont indispensables pour faire connaître à fond aux pilotes tous les ports, toutes les baies, tous les endroits abrités, baignés, sur une considérable étendue, par une mer déterminée. Aussi seraient-ils parfaitement aptes, en cas de guerre, à guider, les phares étant éteints et le balisage n'existant plus, nos cuirassés et nos croiseurs dans les mêmes parages où ils étaient accoutumés à évoluer pendant la paix.

Enfin le pilotage à longue distance est le gage de l'instruction et de la valeur des pilotes lamaneurs parce que, seul, il peut leur donner l'expérience, l'endurance, l'habileté manœuvrière qui leur sont nécessaires. Des résultats lamentables ne manqueraient pas de se produire le jour où les pilotes groupés sur le même bateau séjourneraient sur les rades et seraient ravalés à l'obscur fonction d'« entreurs de navires » dans les bassins. Voilà, résumés en quelques lignes, les arguments mis en avant par les pilotes et reproduits très fréquemment par leurs défenseurs qui les agrémentent de commentaires variés et peu flatteurs à l'adresse de ceux qui se permettent de critiquer le régime existant. Une première impression s'en dégage et ne laisse pas que d'être assez amusante : les pilotes ont, en effet, une confiance dans leur capacité professionnelle qui les conduit en général à supposer que les commandants des navires qu'ils assistent ne leur sont à aucun point de vue comparables : ils possèdent, à n'en pas douter, les données suffisantes pour conduire leurs bâtiments une fois en mer, mais à l'approche des côtes, pour peu que leurs observations aient été imparfaites et leurs calculs gênés par l'état atmosphérique, toute leur science se trouve en défaut. S'agit-il, par exemple, pour les capitaines d'« emmancher », c'est-à-dire de pénétrer dans la Manche, tout bon pilote ne peut s'empêcher d'expliquer que, livrés à leur seule initiative, ils ont neuf chances sur dix, si le baromètre n'est pas au beau fixe, de venir s'échouer sur les Casquets, bien que la distance qui

sépare cet ensemble de rochers de la côte anglaise soit, comme on peut le voir en consultant une carte marine, fort respectable. En vérité, n'est-ce pas bien mal juger les capitaines au long cours, chargés de responsabilités autrement plus lourdes et pourvus d'une instruction générale et technique autrement plus approfondie que les lamaneurs ?

Quelques réflexions très simples suffisent du reste à quiconque s'intéresse aux choses maritimes pour constater combien le premier des arguments produits par les pilotes est vieilli et anachronique. Car il est très important de remarquer qu'il n'a pas toujours été sans valeur : au temps de la navigation à voiles, il arrivait maintes et maintes fois — ce qui se produit encore aujourd'hui de temps à autre — qu'un trois-mâts vînt atterrir après une traversée de cent ou cent cinquante jours. L'état inclément de l'atmosphère pouvait avoir contrarié les observations des officiers, et cela était d'autant plus dangereux qu'un voilier est dans bien des cas obligé de louvoyer, ne se déplace par conséquent pas en ligne droite et est forcément sensible à l'action des courants : de là erreur possible de position. Et alors on conçoit quel repos d'esprit pour l'état-major et l'équipage harassés par les privations, la fatigue, parfois même la maladie, résultait de la présence du pilote qui rectifiait la route en cas de besoin et qui savait, à l'occasion, se servir utilement des vents et des courants. Aussi les capitaines des longs-courriers fréquentant la Manche réclamèrent-

ils avec énergie contre une décision ministérielle du 26 octobre 1855 qui fixa comme limites des croisières des bateaux pilotes du Havre : au nord, le méridien de Dungeness passant par 1°22' de longitude ouest du méridien de Paris ; à l'ouest, une ligne méridienne tracée entre les Casquets et Portland (1). Leurs observations étaient bien fondées et très exactes parce que, suivant la direction des vents, les cotres se groupaient tous, pour ne pas dépasser le point assigné, soit aux Casquets, soit sur la côte anglaise, de telle sorte que les navires, exposés s'ils passaient plus au large à n'en rencontrer aucun, devaient gouverner droit sur les dangers pour trouver celui dont c'était le rôle de les leur faire éviter.

Mais quelle différence vraiment quand on envisage ce qui se passe aujourd'hui ! Les vapeurs modernes se déplacent parfaitement en ligne droite. Précisément parce que ceux à qui sont confiés ces bâtiments savent qu'ils ne dérivent que peu sous l'action des courants et que l'importance colossale des capitaux qu'ils représentent leur fait un devoir d'arriver le plus tôt possible à destination, ils s'appliquent, par une attention de tous les instants, par des calculs répétés, à corriger toute déviation de route, à réduire au minimum toutes les éventualités susceptibles d'augmenter la durée du voyage. En outre, les capitaines des lignes régulières, de plus en plus nombreuses, deviennent de véritables spécialistes d'un

(1) *Archives de la Chambre de commerce du Havre.*

parcours donné et sont souvent capables d'en remonter aux pilotes.

Dans ces conditions, on conçoit sans peine que la prise d'un lamanneur en pleine mer, qui nécessite des manœuvres longues et parfois délicates, constitue une inutile perte de temps et parfois suffise, si le navire est tant soit peu en retard, à lui faire manquer la marée : d'où un préjudice considérable pour les armateurs auquel se joint encore la fatigue causée aux chaudières et à la machine par un arrêt brusque succédant à un travail régulier et prolongé.

Chose surprenante ! Un des défenseurs les plus résolus des privilèges des pilotes, M. René Gast, a corroboré — est-ce involontairement ? — l'exactitude des observations qui précèdent en écrivant, à propos d'un système d'amélioration du service présenté par la Chambre de commerce du Havre en 1910 : « La Chambre de commerce supprime, comme à plaisir, *les raisons de fait* qui ont amené le pilotage à être ce qu'il est : une corporation d'hommes hardis, etc... (1). »

Des raisons « de fait », c'est bien cela en effet. N'étions-nous donc pas dans le vrai en soutenant que par la création des distances, les règlements particuliers ont réalisé une innovation restée tout à fait en dehors de la pensée des rédacteurs du décret fondamental, puisque l'exactitude de notre affirmation est reconnue par un de

(1) *Défense maritime* du 16 avril 1911.

ceux dont l'intérêt évident est de la contester ? Des raisons « de fait », c'est cela certes, avec l'unique différence que ce n'est pas la Chambre de commerce du Havre qui les a supprimées, mais la transformation causée dans l'art de la conduite des navires par l'application de la vapeur à la navigation.

L'argument basé sur l'intérêt national ne nous paraît guère plus sérieux.

Nous sommes convaincu, en effet, qu'une fois les phares éteints et le balisage supprimé, les pilotes, qui sont des hommes comme d'autres, se trouvent fort exposés à commettre de graves erreurs puisque tous leurs points de repère leur ont simultanément été enlevés. Une courte anecdote à laquelle il ne convient pas, au reste, de donner une portée trop générale et qui a placé un pilote à peu près dans la même situation où il se fût trouvé en cas de conflit offre un caractère assez typique pour mériter d'être contée. A la fin de juillet 1911, le gros vapeur, à bord duquel se trouvait l'auteur de ce travail, arrivait à l'embouchure de la Gironde par une soirée de chaleur accablante quand soudain l'orage, qui menaçait depuis quelques heures, éclata dans toute sa violence. En même temps que d'aveuglants éclairs zébraient le ciel en tous sens et donnaient l'impression, l'obscurité étant devenue complète, que le navire était entouré de feu au milieu duquel il avançait pourtant, la pluie se mit à tomber si violente qu'elle forma un épais brouillard où disparurent entièrement les puissants

rayons du phare de la Coubre, distant de deux milles à peine. C'eût été le cas pour le pilote, pris vingt-quatre heures auparavant près du Raz de Sein, de mettre en éveil tout son flair et de montrer que, la guerre déclarée, il eût pu sans hésitation trouver sa route sans l'aide du phare. Malheureusement, il n'en fut pas ainsi : cet homme s'affola, s'exclama avec de grands gestes qu'il ne savait où il allait et, sans la présence d'esprit du capitaine qui commanda la manœuvre du mouillage dans les courts intervalles que laissaient entre eux les roulements et les éclats assourdissants du tonnerre, le steamer serait probablement sorti de la passe et se serait échoué sur les dangereux bancs de sable, qui ont été la cause de plus d'un naufrage.

D'ailleurs, il est bon d'ajouter que dès le début des hostilités, les pilotes du Havre, partisans déterminés des grandes distances, désarmèrent d'un commun accord tous leurs cotres, sans doute par crainte des mines et des torpilles semées sur la mer ténébreuse, à l'exception de deux unités qui depuis le 2 août 1914 ne se sont jamais aventurées au delà du barrage de filets tendu à l'entrée de la rade. Et pourtant, malgré le mouvement intense des transports de troupes britanniques, aucun accident maritime ne s'est produit dans la zone préten due si dangereuse !

Enfin soutenir que, seules, les longues croisières au large peuvent donner au personnel les qualités qu'on est en droit d'attendre de lui, nous paraît fortement exagéré.

D'abord, en effet, tous les pilotes des stations où se pratique le système de la concurrence n'ont pas une valeur professionnelle égale : s'il s'en trouve d'excellents, il en est aussi de fort médiocres. Ensuite, les intéressés n'ont pas jusqu'à présent signalé que, soit à l'étranger, soit chez nous dans le port de Rouen où les grandes randonnées en mer ont été abandonnées, les pilotes soient inférieurs au point de vue de la capacité technique à leurs collègues qui se livrent à la navigation hauturière.

Mais la réfutation des arguments des pilotes ne suffit pas. Le système actuel mérite d'autres critiques très sérieuses et dont nous ne pouvons pas nous dispenser de parler.

Son inévitable conséquence est, en effet, de dégarnir la base d'opérations des pilotes, sans que, la plupart du temps, il en résulte des avantages indiscutables pour la navigation. Du raz de Sein à l'embouchure de la Gironde, aucun obstacle ne se rencontre. Au large de Marseille, en avant des îles de Planier, de Maire et de Riou, la route est libre. Dans la Manche, entre le Pas-de-Calais et la baie de la Seine, les falaises suivent une direction donnée et parallèlement à laquelle les navires se déplacent lorsqu'ils sont destinés pour Dieppe, Fécamp ou le Havre, mais on ne rencontre ni rocs, ni haut-fonds d'aucune sorte, semés sur leur route ; d'autre part, nous avons déjà fait remarquer qu'à l'ouest, il y a beaucoup plus de place qu'il n'en faut pour passer entre la côte anglaise et le groupe rocheux des Casquets, proche des îles nor-

mandes, que les pilotes havrais représentent comme constituant un grave péril pour les bâtiments longs-courriers. Peut-être serait-il sage de leur part de ne point tracer un tableau trop noir de ces Casquets qui présentent un fort joli aspect lorsque la haute tour blanche de leur phare se détache sur le ciel clair : ils ne semblent guère apporter de soin, en effet, à se porter au delà de cet îlot granitique à la rencontre des voiliers et des vapeurs pour suppléer à l'insuffisante science nautique de leurs capitaines : un tableau des navires rencontrés en mer pendant une période mensuelle, comprise entre le 20 février et le 20 mars 1908, atteste que sur 74 d'entre eux venant de l'Atlantique, 36 seulement, c'est-à-dire pas même la moitié, ont pris le pilote au delà des Casquets, par conséquent dans la zone où l'assistance de celui-ci est considérée comme particulièrement utile. Peu importe en l'espèce, car le danger est plus fictif que réel, l'extrême rareté sinon l'absence totale d'accidents maritimes dans ces parages le prouve éloquemment. Mais — remarquons-le bien — il se présente des cas où le défaut d'efficacité du service résultant du système des distances présente de graves inconvénients et malheureusement ne sont pas rares les exemples de navires qui, pour avoir passé, par temps de brume, près des sloops des pilotes sans les voir, ou pour avoir fait une route éloignée du point où la direction du vent avait échelonné ces derniers, arrivent à proximité des ports ou des rades sans avoir rencontré de guide. Le cas s'est pré-

senté à La Rochelle-Pallice (1), à Bordeaux (2), au Havre et ne peut manquer de se produire dans tous les endroits où est en usage ce déplorable système dont il est l'inéluctable résultat mis d'ailleurs en pleine lumière par les lignes suivantes : « L'obligation de prendre le pilote à quelque distance qu'il se présente ne répond plus à rien d'utile : elle permet aux pilotes de s'éloigner de leur station dans de telles proportions que souvent les navires, arrivant dans la zone où le pilotage est nécessaire, ne les y rencontrent plus. Constamment les pilotes qui se sont trop éloignés, surpris par le mauvais temps, se mettent à l'abri, laissant les capitaines sans aucune aide au moment où ils en auraient le plus besoin, c'est-à-dire au moment de l'entrée dans les fleuves et dans les passes (3). » D'autre part, en 1907, le chef du service de la marine à Bordeaux s'exprimait dans les termes suivants qui ont une portée, non pas restreinte à ce port, mais absolument générale : « Quelle que soit la répartition des quinze ou vingt chaloupes qui sont à la mer en même temps, il n'est pas possible, à moins qu'elles ne séjournent à l'entrée même de la Gironde, qu'elles puissent former un réseau assez serré pour qu'à un moment donné, soit de jour, soit de nuit, un navire ne puisse

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de commerce de La Rochelle, séance du 20 mars 1907, Rapport Mørch.

(2) *Recueil des travaux de la Chambre de commerce de Bordeaux*, 1906, p. 383 et 419, affaire du vapeur *Trinidad*.

(3) *Ibid.*, 1906, p. 51, Lettre du président de la Société de la défense du commerce.

passer sans être vu (1). » La constatation ainsi faite par un homme des plus qualifiés que, pour être vraiment utiles, les pilotes doivent se tenir dans le voisinage immédiat et un peu en avant des premiers dangers, de manière à ce que les capitaines arrivant près de points bien définis à l'avance soient sûrs de les rencontrer, ne devrait-elle pas servir de base à un rajeunissement de nos règlements sur le point qui nous occupe ? Et ne mériterait-elle pas toute l'attention de ceux aux mains desquels est confié le sort de cette refonte du pilotage — encore un peu nébuleuse et problématique quant à présent — dont on a parfois fait état pour rejeter des réclamations justifiées et dont la Commission extra-parlementaire de la marine marchande, en 1907, a étudié quelques aspects ?

Ce n'est pas tout, car, si grave que soit cette première critique adressée à l'organisation actuelle du pilotage, il en est encore une autre que nous tenons à signaler. Jadis la disproportion au point de vue de la capacité cubique n'était pas énorme entre un navire caboteur et un voilier long-courrier. Aujourd'hui, on rencontre des paquebots transatlantiques ou de gros cargo-boats dont le tonnage vaut au moins dix fois celui d'un navire moyen. Les pilotes ont par conséquent bien des raisons de faire un choix et ils en usent (2), quoiqu'ils contreviennent ainsi à l'arti-

(1) *Recueil des travaux de la Chambre de commerce de Bordeaux*, 1907, p. 287.

(2) Cf. Rapport Maurice Tacouet à la Commission extra-parlementaire de la marine marchande (1907).

cle 26 du décret du 12 décembre 1806 qui leur prescrit de piloter les navires se présentant les premiers et leur défend de préférer les plus proches aux plus éloignés, à peine de 25 francs d'amende. Pénalité certes bien minime et peu faite pour leur donner des scrupules sur la manière dont ils doivent se comporter ! Aussi ne manque-t-il pas de capitaines de voiliers, rares aujourd'hui mais toujours employés, et de vapeurs caboteurs de dimensions moyennes pour affirmer que les pilotes sont restés aussi éloignés d'eux qu'ils le pouvaient ou bien que, de nuit surtout, après s'être approchés suffisamment pour reconnaître leur bâtiment, pas assez rémunérateur à cause de son tonnage, ils ont aussitôt viré de bord et disparu.

De fait, ne faut-il pas un courage surhumain, une conception extraordinairement désintéressée du métier pour préférer au paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique, ou des Chargeurs Réunis, ou des Messageries, ou de telle grosse compagnie étrangère, un chétif trois-mâts, un maigre caboteur qui rencontreront à peu près à coup sûr un collègue croisant à proximité du port ou qui pourront toujours, comme ultime ressource, demander un pilote par signal à l'entrée des passes ? Au contraire, à peine l'énorme bâtiment profile-t-il sur l'horizon sa masse imposante, ses innombrables lumières, quelles régates entre « pointus » ! Car ce n'est pas un seul compétiteur qui prétend à cette riche proie, mais deux, mais trois, mais quatre ou cinq concurrents qui luttent de vitesse à qui mieux mieux. On l'a bien vu lorsque les

navires de la Compagnie Royal Mail essayèrent de venir profiter au Havre du nouveau quai d'escale, tentative infructueuse puisque, chassés par les tarifs prohibitifs du pilotage, ils retournèrent presque immédiatement à Cherbourg. Leur considérable tonnage aurait attiré vers Southampton un si grand nombre de pilotes du Havre que ceux-ci décidèrent, après entente amiable, de tirer au sort lequel d'entre eux bénéficierait de cette fructueuse opération. De cette façon, les membres de la corporation que la chance n'avait pas favorisés purent reprendre la mer incontinent avec l'espoir de rencontrer quel-qu'autre lévrier des océans. Donc, le système des distances aboutit à servir de préférence les grosses unités, et c'est à bon droit que les observations suivantes ont pu être présentées à la Chambre de commerce de La Rochelle : « Seuls les gros paquebots arrivant à date fixe et suivant un itinéraire régulier sont certains de rencontrer des pilotes à de très grandes distances et presque sur les côtes anglaises. Or, ce qui pousse les pilotes, ce n'est pas la pensée qu'ils rendront service à ces navires..., c'est le seul désir de s'assurer un bénéfice plus considérable que s'ils allaient chercher des navires de petit tonnage, qui, pourtant, auraient souvent plus besoin d'eux que les paquebots. De la sorte, les jours où un paquebot est attendu, il arrive que les autres navires fréquentant le port ne trouvent aucun pilote dans les parages (1).

(1) *Recueil des travaux de la Chambre de commerce de La Rochelle*, 1907, p. 711.

Enfin ajoutons pour terminer que le système actuel du pilotage au large présente encore le sérieux inconvénient de nécessiter un matériel considérable. A Bordeaux, une vingtaine de chaloupes sont constamment en croisière sur un total de 34 cotres : près des deux tiers du matériel sont donc employés à donner la chasse aux navires. Au Havre, sur 36 cotres la proportion du matériel employé à ce service est de moitié environ, et à Marseille, elle est du tiers.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant qu'un pilote anglais du port de Cardiff où existe un système de tous points identique au nôtre, M. J. Morgan, qui a fourni 27 ans de services, ait reconnu qu'une pareille organisation entraîne de considérables pertes de temps et d'énergie et rien ne nous paraît, pour conclure, plus conforme à tout ce qui précède que ces vues très nettes des enquêteurs anglais chargés, en 1911, de préparer la réforme du pilotage dans leur pays : « La pratique du pilotage à grande distance entraîne les pilotes dans des dépenses superflues, quoique l'exercice de leur métier soit déjà onéreux par lui-même, et elle en augmente le danger au point de devenir, nous regrettons de le constater, la cause d'accidents mortels. Les frais inutiles qui s'ajoutent à ceux que nécessite le service n'en augmentent aucune-ment l'efficacité et les charges qui en résultent sont d'ordinaire supportées par les armateurs (1). »

(1) *Report of the Departemental Committee*, n° 116, p. 36 (édité chez P. S. King and Son, 234 Great Smith Street, Westminster London).

§ 4. — L'organisation financière.

L'organisation financière des stations de pilotage peut être basée sur deux régimes tout à fait opposés l'un à l'autre : celui de la libre concurrence ou celui de la bourse commune entre lesquels se place un type intermédiaire, celui du « tour de service. » Il importe donc d'examiner en quoi ils consistent, quels sont leurs avantages ou leurs inconvénients respectifs.

Le régime de libre concurrence est, par définition, extrêmement simple. En principe, chaque pilote conserve pour lui tous les gains qu'il réalise. A peine quelques prélèvements, en général minimes, sont-ils faits sur ses salaires dans le but de subvenir aux frais d'administration de la station, réduits d'ailleurs au strict nécessaire : il ne s'agit guère que de rémunérer l'officier chef et de verser des cotisations à une institution d'assistance, caisse d'épargne ou caisse de secours.

Mais si les pilotes, sous ce régime, conservent la presque totalité du produit de leur travail, ils ont à supporter des frais de diverses natures et dont l'addition forme un total fort respectable : ces frais prennent d'abord la forme de pensions que les aspirants pilotes adjoints à un ancien sont tenus de lui assurer jusqu'à sa mort et s'élèvent au tiers de leurs bénéfices nets. La charge est déjà lourde pour celui qu'elle grève et pourtant plusieurs autres gros débours viennent encore s'y ajouter.

Les pilotes, en effet, bien qu'après deux ans d'efforts ils aient obtenu gain de cause et qu'une circulaire ministérielle du 19 mai 1909 les ait dispensés du paiement de la taxe correspondante, sont de véritables armateurs. Chacun d'eux doit maintenir son bateau en parfait état de navigabilité, rémunérer son équipage à un taux convenable et enfin se préoccuper d'amortir le cotre ou de rembourser l'emprunt contracté d'ordinaire pour en permettre la construction. Il n'y a donc rien de surprenant à ce que les gains nets des pilotes, quoique fort élevés en général, ne soient pas très considérables si on les compare à leurs gains bruts. Cela n'empêche que le système que nous étudions réunit toutes leurs sympathies : avec lui, en effet, ils restent leurs propres maîtres, ils jouissent d'une autonomie à peu près entière pour la gestion de leurs affaires que l'administration du pilotage, dès qu'elle a reçu les sommes auxquelles elle a droit, ne peut ni discuter, ni surveiller. L'unique exception à ce principe de portée générale se rencontre dans l'article 228 du règlement du 29 août 1854 intéressant le port du Havre, qui, pour des raisons que nous ne parvenons pas à comprendre, répartit les gains des pilotes de la station, après le prélèvement des 5 0/0 destinés à la caisse d'épargne, dans les proportions suivantes :

A l'entrée :

Une part pour le bateau s'il jauge dix tonneaux et au-dessous.

Une part et demie pour le même bateau s'il jauge entre

dix et vingt tonneaux, en ajoutant une demi-part pour dix tonneaux d'augmentation.

Deux parts pour le pilote qui a conduit le navire.

Une part pour chacun des hommes de l'équipage (au nombre de deux).

A la sortie :

Moitié pour le pilote et l'autre moitié partagée entre le bateau et les hommes dans les proportions ci-dessus établies.

Mais ces dispositions de l'article 228 ne sont pas intangibles, et des dérogations en ont plus ou moins restreint la portée : en pratique, la plupart des bateaux jaugeant une vingtaine de tonneaux touchent une part et demie et, par suite de conventions entre les pilotes, celui qui a conduit un bâtiment a droit, pour l'entrée, au tiers, et pour la sortie, à la moitié du pilotage. En outre, nous le répétons, ce cas d'intrusion administrative dans les comptes des membres de la corporation est le seul qui soit prévu par les règlements : il est donc strictement limitatif.

Obligés de faire face, à l'aide de leur fortune personnelle, aux lourdes dépenses résultant des conditions mêmes de l'exercice de leur profession, les pilotes des stations où existe la libre concurrence n'ont pas hésité un instant à créer et à développer des caisses d'épargne destinées à leur venir en aide. Les pilotes du Havre, en particulier, bien avant la mise en vigueur des articles 249

et 250 du règlement local qui leur imposent la constitution d'un fonds de réserve par la retenue de 5 0/0 sur leurs salaires, dont il est question ci-dessus, avaient fondé une œuvre de mutualité déjà dénommée « Caisse d'épargne » qui doit être, croyons-nous, considérée comme un modèle du genre et dont un règlement du 1^{er} juillet 1913 a rajeuni l'organisation. Son but n'a pas changé depuis le 30 août 1812, date de sa création ; il est triple et se résume ainsi : 1^o versement de secours aux pilotes ou à leurs familles en cas de maladie, de mise à la retraite ou de décès ; 2^o assurance des bateaux pilotes ; 3^o prêts pour l'acquisition desdits bateaux. Les pensions sont obtenues normalement après dix ans de services dans la corporation et une fois atteint l'âge de cinquante ans. Leur minimum est en ce cas de 730 francs et elles sont augmentées de 20 ou même, si cela est jugé opportun, de 30 francs par annuité au-dessus de 10 ans de service. En outre, des pensions extraordinaires, sans condition d'âge, partant de 930 francs et s'augmentant par annuité des mêmes chiffres que les précédentes, peuvent être accordées en cas d'infirmités ou de blessures contractées pendant le service ou en cas d'actes de sauvetage maritime. Enfin, si le pilote dans le besoin ne présente ni les conditions d'âge ni le temps de services requis, une pension proportionnelle calculée par dixième du minimum lui est accordée. De la sorte, l'invalidé et le vieillard sont mis à l'abri du besoin pour le reste de leurs jours. Viennent-ils à mourir, leur famille commence par

toucher une indemnité pour frais funéraires qui est de deux cents francs pour les pilotes ou les aspirants pilotes adjoints, et de cent cinquante francs pour les aspirants pilotes non adjoints.

En outre, la pension du pilote retraité est réversible jusqu'à concurrence des deux tiers sur la tête de la veuve, pourvu que le mariage ait été contracté au moins deux ans avant la mise à la retraite et que des enfants en soient issus, lesquels ont droit, jusqu'à l'âge de 14 ans pour les garçons et de 16 ans pour les filles, à un secours de 240 francs s'ils sont orphelins d'un pilote titulaire ou d'un pilote adjoint, et de 120 francs par an s'ils sont orphelins d'un aspirant non adjoint, ce secours étant doublé pour les orphelins de père et de mère.

Le cas de la maladie venant immobiliser un membre participant en pleine activité a été également prévu, de sorte qu'une interruption de services pour ce motif rend exigibles outre une indemnité journalière tarifée, les soins du médecin de la corporation, les médicaments et le linge à pansement, fournis gratuitement.

Les simples lamaneurs bénéficient des mêmes avantages quoique dans une mesure plus réduite.

En second lieu, avons-nous dit, la caisse d'épargne ne laisse pas de côté les bateaux. Elle assure, en effet, le tiers de la valeur des cotres, des pirogues et des caïques et rembourse les avaries qu'ils peuvent se faire dans leur service sous des franchises déterminées et sous des conditions précisées avec soin.

Enfin, la Caisse prête les sommes nécessaires à l'achat des bateaux, à condition qu'elles ne dépassent pas quinze mille francs, à l'intérêt de 4 0/0, avec obligation de remboursement dans le délai maximum de 5 ans, par dixième chaque semestre, avec obligation aussi d'avoir assuré le cotre faisant l'objet du prêt. Si le pilote ne s'acquitte pas de sa dette, le chef du pilotage est autorisé à prélever d'office 10 0/0 sur tous ses salaires bruts.

Ajoutons que la gestion est très économique. Un trésorier-secrétaire, aux appointements de 2.500 francs par an et tenu de verser un cautionnement de 6.000 francs, est chargé des paiements, des maniements de fonds et des écritures ; la surveillance est exercée par une commission composée de l'administrateur de l'inscription maritime, président, de l'officier chef du pilotage, de trois membres de la Chambre de commerce et de deux pilotes choisis par leurs collègues.

Le fonctionnement de l'organisme financier que nous avons esquissé est donc très instructif, puisqu'il permet d'apprécier l'efficacité avec laquelle des caisses de secours ou de réserve analogues arrivent à contrebalancer le poids très lourd des dépenses qui incombent aux pilotes et à singulièrement atténuer, au regard de ceux-ci, les inconvénients inhérents au régime de la libre concurrence.

Tout différent est le système de la bourse commune en vigueur dans quelques ports (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer).

Les recettes des pilotes, de quelque nature qu'elles soient, sont centralisées et versées dans la caisse de la station dont le budget devient parfois très important. Une masse se forme ainsi qui, en compensation des gains qu'elle perçoit, se trouve grevée de toutes les charges que nécessite le fonctionnement du service. Tous les frais généraux d'administration, l'entretien des bateaux, les salaires des matelots, les pensions aux pilotes invalides ou retraités, les secours à leurs familles lui sont d'abord imputés, et c'est seulement le solde restant disponible qui est réparti sous forme de salaires, fixés d'ordinaire à une somme mensuelle invariable entre tous les pilotes de la station. La comptabilité avec ce système ne peut manquer d'être compliquée ; aussi nécessite-t-elle une surveillance permanente.

Cette surveillance est exercée d'ordinaire par une commission administrative composée autant que possible de manière à concilier tous les intérêts en présence. Il en est ainsi à Boulogne-sur-Mer où, conformément à l'article 113 du règlement du 4 mai 1899 (1), l'administration des intérêts du pilotage est confiée à une commission composée du commissaire de l'inscription maritime, président, du capitaine de port, de deux membres de la Chambre de commerce désignés par cette compagnie, enfin d'un chef pilote et d'un pilote désignés par leurs camarades. Les réunions ont lieu deux fois par an,

(1) Voir *Journal officiel* du 24 mai 1899, p. 3382.

en janvier et en juillet, ou dans l'intervalle autant qu'il est nécessaire, sur simple convocation du président. On vérifie les registres de comptabilité, on arrête les comptes à l'expiration de chaque année et on délibère sur le meilleur emploi des fonds existant en caisse ou déposés à la caisse d'épargne. Donc, toute la gestion se trouve concentrée dans les mêmes mains, sans aucun partage d'attributions quelles qu'elles soient.

La même simplicité dans les rouages n'existe pas partout. A Dunkerque se rencontrent en effet deux commissions superposées. L'une, appelée commission administrative, se compose du commissaire de l'inscription maritime, président; de l'officier chef du pilotage, du patron pilote et du plus ancien pilote, ou, à défaut du patron pilote, des deux plus anciens pilotes embarqués sur la goélette qui se trouve au port lorsque siège la commission. Elle possède des attributions très étendues qui sont énumérées tout au long dans l'article 69 du règlement du 20 juillet 1895 et qui sont relatives à la fixation de la solde des équipages des corvettes ou des vapeurs, à la liquidation des pensions, à la vérification mensuelle des écritures du receveur, à l'apurement des comptes après l'expiration de chaque exercice, etc. Néanmoins son indépendance n'est pas complète, car un grand nombre de ses décisions sont soumises à la ratification d'une commission supérieure comprenant, outre le commissaire de l'inscription maritime et l'officier chef du pilotage, déjà membres de la précédente, trois négoc-

cians ou armateurs désignés par la Chambre de commerce et deux pilotes choisis par leurs collègues. Cette seconde commission est convoquée au moins une fois par trimestre pour surveiller, sous la présidence du chef du service de la Marine, l'administration et la comptabilité de la station. Des précautions minutieuses sont prises, à Dunkerque, comme on le voit par tout ce qui précède, pour assurer une gestion intègre, avantageuse et régulière des sommes versées par les pilotes dans la bourse commune. Pourtant le dualisme de pouvoirs et de fonctions n'est pas indispensable. Dans bien des ports, on a estimé qu'une seule commission suffisait amplement pour sauvegarder les intérêts pécuniaires du pilotage, et c'est l'opinion qui a prévalu notamment en Algérie où les articles 27 et 28 du règlement du 23 mars 1886 sont d'une extrême clarté sur le point qui nous occupe.

Les traits caractéristiques de ces deux genres de combinaisons financières étant connus, nous devons nous demander comment chacune d'elles se comporte dans la pratique.

La première a, sans conteste, pour résultat de provoquer une vigilance et une concurrence extrêmes chez les pilotes dont l'intérêt manifeste, à cause des lourdes dépenses qui leur incombent, est de piloter le plus grand nombre possible de navires. Mais en revanche elle les incite à se porter en mer toujours plus loin et devient ainsi le prétexte de l'exercice du pilotage à grande distance que nous avons discuté et critiqué précédemment :

nous nous bornons donc à renvoyer le lecteur à nos développements antérieurs en ajoutant seulement qu'une assez forte inégalité de gains peut se produire entre les membres de la même station parce que, dans la chasse aux navires, la chance joue un rôle énorme et se montre souvent inconstante et capricieuse.

La seconde combinaison présente au contraire la supériorité d'assurer à tous les pilotes d'un port le paiement par mensualités — ou plus rarement par quinzaine — d'un acompte fixé d'avance et prélevé sur leur traitement : à Dunkerque et en Algérie, par exemple, la somme que le personnel touche mensuellement s'élève à 200 francs par tête. Un autre de ses avantages les plus notables consiste dans la suppression des croisières ; car les pilotes, délivrés des préoccupations pécuniaires, s'aperçoivent vite que la loi du moindre effort les engage à ne pas trop s'éloigner des passes et des rades. C'est là précisément le motif pour lequel les sloops individuels trop dispendieux, et impropres au nouveau service qu'on exige d'eux, sont remplacés, aussitôt que la bourse commune est établie et au moyen de divers procédés que nous n'examinerons pas, soit par de grandes goélettes, soit par des embarcations à vapeur qui se tiennent dans un périmètre donné en ayant toujours à bord un certain nombre de pilotes.

A vrai dire, ces progrès ne sont pas exclusivement attachés au système de la bourse commune. Il suffit, pour les réaliser, de substituer au principe de la concurrence

entre pilotes d'une même station celui de la collaboration dans l'effort et dans les gains, sous une forme ou sous une autre. Cette collaboration se traduit nécessairement par la propriété collective du matériel, telle qu'elle a été établie pour les pilotes de la Seine par l'article 318 de leur règlement, et les bateaux pilotes exploités sous ce régime sont montés par plusieurs pilotes qui servent les navires à tour de rôle. Avec ce système intermédiaire, également pratiqué à Hambourg, le chef du pilotage établit la liste de service et tient ainsi son personnel complètement en main.

Dans ces conditions, au regard des avantages que comporte l'exploitation en commun du matériel, il importe peu que les produits du pilotage reviennent à chaque pilote individuellement, comme c'est le cas pour les pilotes de la Seine, ou qu'ils soient versés dans une caisse commune, comme cela se produit à Dunkerque ou à Boulogne. Cependant, à notre sens, la bourse commune, avec certaines modalités qui seront indiquées plus loin, constitue un progrès certain sur le système des gains individuels, car bien que l'équilibre doive s'établir en fin de compte entre les gros et les petits pilotages dans le gain de chacun, il peut surgir à propos du tour de service des discussions irritantes, voire même des refus d'obéissance nécessitant une intervention d'autorité et parfois des sanctions.

En outre, lorsqu'il s'agit d'exposer de grosses dépenses, le système du tour de service reste parfois inopérant,

à l'égal de celui de libre concurrence. Ainsi, pour moderniser leur matériel, les pilotes de la Seine ont été obligés de demander à la Chambre de commerce de Rouen, en deux reprises différentes, le prêt de sommes considérables et celle-ci leur consentit d'abord un prêt de 50.000 fr. pour la construction, en 1895, du vapeur *Emile-Duchemin*, puis un nouveau prêt, à raison de 2 0/0 d'intérêt comme le précédent, jusqu'à concurrence d'une somme de 120.000 francs, pour la mise en chantier, au cours de l'année 1910, du vapeur *Richard-Waddington*.

Une demande identique d'emprunt fut adressée à la Chambre de commerce de Bordeaux quelques années plus tôt par le chef de service de la Marine pour la transformation du matériel de la station du Verdon. Mais la réponse ayant été négative, les projets formés dans ce but furent aussitôt abandonnés (1). Echec déplorable à tous les points de vue !

Néanmoins le système de la bourse commune que nous considérons, nous l'avons dit, comme supérieur à celui de la libre concurrence, n'est pas parfait et suscite quelques critiques.

Critiques d'ordre général d'abord. Un des reproches les plus fondés qui puisse en effet être adressé à ce régime, c'est celui que Valin a formulé avec une remarquable clairvoyance dans les termes suivants qu'on croirait écrits d'hier : « Avec ce système », écrit-il, « les fai-

(1) Cf. Compte rendu des travaux de la Chambre de commerce de Bordeaux, 1883, p. 19.

néants laissent porter aux travailleurs tout le poids du fardeau, ils ne sont jamais prêts à servir et à partager les fatigues, quoiqu'ils soient les plus ardents à demander le partage des profits (1). » De son côté, un de nos honorables correspondants a porté récemment, sur la caisse commune de la station de Boulogne-sur-Mer, l'appréciation que nous reproduisons et qui est conforme à celle du vieux jurisconsulte : « L'institution de la caisse commune a été très profitable aux pilotes de notre port qui en sont très satisfaits et a simplifié de beaucoup leurs écritures, mais, je dois vous l'avouer, elle a eu aussi le grave inconvénient de supprimer toute émulation de leur part. » Le danger est donc connu et bien défini. Toutefois, nous devons signaler qu'il n'est pas sans remède. Valin, tout le premier, le suggérait et s'exprimait sans aucune ambiguïté : « En vue d'exciter les pilotes paresseux à faire leur devoir par leur propre intérêt, on prit le parti de régler que ceux qui les remplaceraient auraient à leur exclusion une certaine portion des profits hors part (2)... »

Précisément, le procédé que préconisait le commentateur de l'ordonnance de 1681 trouve application dans le port de Boulogne-sur-Mer dont il vient d'être question. L'article 107 du règlement du 4 mai 1909 (3) porte, en effet, que les recettes sont réparties annuellement entre

(1) Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de 1681*, titre : *Des pilotes Lamaneurs*, article 4.

(2) *Ibid.*

(3) *Journal officiel* du 24 mai 1909, p. 3382.

les pilotes « proportionnellement à la durée des services ». Donc, plus un pilote montre de zèle, plus sa situation s'améliore. N'y a-t-il pas là un premier stimulant ? D'ailleurs, à supposer qu'il soit insuffisant — ce que la lettre de notre correspondant citée plus haut permet effectivement de penser — on peut parfaitement concevoir pour réveiller l'énergie des apathiques, quelques moyens très simples tels que celui-ci : après détermination du nombre moyen de navires que chaque pilote a dû servir pendant l'année, des déductions à fixer suivant les endroits et suivant les contingences du moment pourraient être, en exécution de tel ou tel article du règlement, opérées sur le traitement des membres de la corporation paresseux ou négligents qui n'auraient pas atteint cette moyenne, tandis qu'au contraire des suppléments de salaires — également à déterminer — pourraient être alloués aux plus actifs. La crainte d'une pénalité de cette nature produirait, nous semble-t-il, des effets salutaires : car si un homme, de quelque caractère qu'il soit, consent aisément, quand l'amour-propre ne l'excite pas, à se passer d'une augmentation de gains, il lui est en revanche beaucoup plus sensible d'être mis en état d'infériorité sur ses collègues et d'être obligé de leur bonifier une quote-part de ce qu'il considère comme lui revenant de droit. Bref, la critique dont il vient d'être question n'est pas, à notre avis du moins, absolument décisive.

Peut-être est-ce pour cette raison qu'un autre argument

a été produit et exposé à propos du pilotage algérien par M. René Gast : « Les pilotes algériens constituent une équipe payée au mois sur le pied de 2.600 francs par an pour le chef pilote, de 2.400 francs pour les pilotes et de 2.000 francs pour les aspirants ; de plus si, après le paiement de la solde, il reste un surplus, celui-ci va à une caisse de pilotage ; on commence par opérer un prélèvement pour le renouvellement du matériel et le service des pensions de l'année à courir et le boni est partagé entre les pilotes, à condition que leurs soldes ne s'en trouvent pas augmentées de plus de moitié ; et si pendant trois ans de suite ce maximum est atteint, le commandant de la marine doit proposer au ministre une révision du tarif. J'ai expliqué jadis l'imbécillité de ce système qui fait des pilotes algériens les plus malheureux des ouvriers de la mer ; non seulement ils ne sont pas associés à la richesse du port à laquelle ils ont collaboré, mais on les laisse claquer des dents près d'une caisse bien ronde, bien remplie, et leur besoin devient de plus en plus dure sans qu'ils soient plus payés (1). »

Nous avons reproduit ce passage intégralement parce qu'est inexacte et excessive la conclusion qui s'en dégage : à savoir que les pilotes, avec le système de la bourse commune, « claquent des dents auprès d'une caisse bien ronde ». Quelques instants d'attention suffi-

(1) *Défense maritime* du 18 mai 1913, René Gast, *Le pilotage et ses ennemis*.

sent en effet pour faire crouler cet exposé si artistement et si tendancieusement présenté.

Lorsqu'est faite une proposition de réduction des tarifs, c'est — il faut le noter avec soin — que les gains des pilotes ont été doublés pendant trois années consécutives. Or, qu'est-ce que cela prouve ? Cela prouve que le trafic du port a suivi une progression ascendante qui se continue avec régularité, par suite des avantages économiques ou commerciaux offerts à la navigation. Aussi une diminution du tarif, à la condition d'être mesurée avec soin, pourra-t-elle n'avoir qu'une influence très restreinte et tout à fait temporaire sur les salaires des pilotes, puisqu'une progression constante du mouvement maritime la contrebalancera avec efficacité. Par conséquent nous croyons un peu osé d'affirmer avec l'assurance de M. Gast que le système de la bourse commune est imbécile et fait peser sur les membres participants une loi d'airain qui les opprime : bourse commune et réduction des tarifs sont deux choses distinctes et qui n'agissent pas forcément dans le même sens sur le produit financier d'une station. Et, d'autre part, il n'est guère sérieux de prétendre que les pilotes d'Alger ne sont pas associés à la richesse du port. Chacun sait que les dispositions des règlements, loin d'être intangibles, subissent des retouches fréquentes et que notre grand port nord-africain ne fait pas exception à la règle. La meilleure preuve en est précisément qu'en 1909, l'assemblée commerciale, la chambre et le tribunal de commerce ont proposé, d'accord

avec la Commission administrative du pilotage, de porter à 3.600 francs la solde annuelle des pilotes et de les admettre en fin d'année au partage des bénéfices nets de la station après une déduction de 10 0/0 au profit du fonds de réserve : le *statu quo* maintenu depuis lors n'est dû qu'à la lenteur apportée par l'administration supérieure dans l'examen du projet qui lui a été remis.

Outre ces critiques générales, le régime de la bourse commune soulève encore des critiques d'ordre intérieur et qui viennent, elles, des pilotes eux-mêmes, en général très mal disposés en sa faveur. A leur point de vue, la bourse commune annihile leur liberté à laquelle ils tiennent par dessus tout et surtout elle rend l'entente nécessaire sur un grand nombre de points : d'où la conséquence qu'en cas de désaccord, la minorité dissidente est soumise aux décisions de la majorité. Tout ceci a été signalé et mis en relief plus d'une fois et notamment à propos de la récente construction d'un bateau à moteur pour la station de Calais qui fut décidée par la Commission administrative qu'appuyait le plus grand nombre des pilotes.

A notre avis, ce sont là les petits côtés de la question. Les froissements, les discussions, les transactions qui résultent nécessairement de la vie en commun sont inévitables et le plus souvent, au moins sur les points principaux, l'accord doit bien finir par s'établir. En tous cas, les pilotes seraient mal venus à s'insurger contre un régime que la loi favorise en matière maritime, en con-

sacrant dans l'article 220 du Code de commerce les pouvoirs de la majorité des parts de copropriété d'un navire, non seulement pour rendre possible l'exploitation, mais pour apporter une dérogation au grand principe énoncé dans l'article 815 du Code civil, à savoir que nul n'est tenu de rester dans l'indivision. Un peu de largeur d'idées suffirait à obtenir des résultats avantageux pour eux comme pour la navigation ; malheureusement l'esprit particulariste arrive presque toujours à dominer, surtout lorsque sont en jeu des intérêts pécuniaires. De ceci on ne peut du reste pas trop tenir rigueur aux pilotes, car ce ne sont pas les règlements qui font quoi que ce soit pour les encourager à agir autrement. Bien que, au premier aspect, l'institution du pilotage français se présente comme uniforme et centralisée du fait qu'elle possède une charte fondamentale unique et très respectable par sa date, nous ne croyons pas qu'il en existe d'autres qui soient en réalité aussi disparates et aussi fragmentaires. Le régime financier des stations, surtout, repose sur une base essentiellement étroite et égoïste : chacune travaille pour son profit particulier, chacune est indépendante de sa voisine et ne s'intéresse d'aucune façon à ce qui se passe chez cette dernière. Aussi ne rencontre-t-on, lorsqu'on a sous les yeux des statistiques, aucune uniformité dans les gains des stations et de leurs effectifs : les salaires de famine voisinent avec les traitements princiers. Les chiffres cités par M. Colson dans son remarquable rapport à la Commission extra-parlementaire de la

marine marchande en 1907 sont, à ce point de vue, très édifiants : tout d'abord ils établissent que dans 47 stations le salaire de 141 individus qui y sont attachés n'atteint pas 1.000 francs par an, ce qui rend indispensable pour vivre le recours à la pêche. Viennent ensuite 21 stations avec 96 pilotes qui perçoivent un traitement variant entre 1.000 et 3.000 francs, puis 10 stations avec 195 pilotes gagnant de 3 à 5.000 francs ; puis encore 8 stations avec 118 pilotes gagnant entre 5.000 et 7.200 francs. Enfin, dans 7 stations qui groupent 279 membres, les gains varient entre 9.000 et 54.000 francs, ce dernier chiffre n'étant atteint qu'à Cherbourg, dont les énormes transatlantiques des compagnies étrangères utilisent toute l'année la rade.

Une inégalité financière atteignant de semblables proportions est véritablement extraordinaire. Elle a attiré l'attention de tous ceux qui ont étudié dernièrement la question du pilotage et leur a fait rechercher les moyens de relever les gains des pilotes des petits ports, trop minimes pour les encourager à fournir un service régulier et efficace. M. Colson, en particulier, a proposé dans son lumineux rapport déjà cité, deux solutions à ce difficile problème, en s'inspirant de la pensée très juste que pour aboutir à un changement appréciable, il faut cesser de considérer chaque station isolément, en la séparant des autres, parce qu'une caisse de réserve, du genre de celles qui existent dans certains endroits, notamment dans

les stations de la Loire, ne peut établir de compensation qu'entre des années exceptionnellement bonnes et mauvaises. Or, là n'est pas le but recherché. Pour l'atteindre, il est nécessaire de contrebalancer le bon rendement de certaines stations et le rendement médiocre ou mauvais de certaines autres par un groupement qui peut être réalisé de deux manières. Le premier procédé indiqué par l'éminent rapporteur consisterait à réunir la gestion de toutes les stations d'une région — voire même de la France entière — dans les mains d'un grand établissement public où siègeraient des fonctionnaires désignés par différents ministères, des représentants des Chambres de commerce et des représentants des pilotes. Mais ce système soulève des objections très graves : ses aboutissements nécessaires et logiques seraient la création d'une caisse centrale, la fonctionnarisation de l'emploi de pilote, l'intrusion inutile de l'Etat dans un domaine qui doit lui rester étranger et les gaspillages de tous genres qu'elle rend inévitables.

La seconde solution proposée par M. Colson nous paraît donc infiniment préférable, bien qu'elle avantage peut-être un peu trop, comme il le reconnaît lui-même, la clientèle de certains ports. Cette solution consiste à la fois à instituer, à côté de l'autonomie locale, une caisse centrale alimentée par un procédé que nous discuterons plus loin et à réunir la gestion des stations à celle des services d'exploitation des ports confiés aux Chambres de commerce d'après un cahier des charges arrêté par

décret en Conseil d'Etat : de cette façon, les recettes et les dépenses du pilotage d'une région seraient comprises dans le budget général et dans les comptes généraux de la Chambre de commerce représentant les intérêts commerciaux de cette même région. Ici, par conséquent, les pilotes ne seraient pas fonctionnarisés, un maniement intégral de leurs fonds serait assuré et enfin l'application de ce second procédé ne constituerait pas, à proprement parler, une innovation d'une portée incertaine et plus ou moins dangereuse. Il est, en effet, intéressant de noter que l'intervention financière de la Chambre de commerce de Rouen dans les affaires du pilotage de la Seine est pratiquée depuis l'année 1833 et que les résultats acquis ont été de tous points excellents. La Chambre de commerce s'est en effet attachée : 1° à fournir au pilotage des locaux appropriés ; 2° à le pourvoir d'embarcations adéquates aux nécessités du service. En ce qui concerne les locaux, une somme de 48.665 francs a été affectée, en 1898, à l'acquisition du terrain nécessaire et à la construction du bureau du Havre qui a été un peu plus tard réuni par une ligne téléphonique spéciale, établie aux frais de la Chambre, à ceux de Quillebeuf et de Villequier. Et quant au matériel, il a toujours été l'objet d'une grande sollicitude : en 1890 a été mise en service une grande embarcation pontée à vapeur pour la surveillance des passes aux environs de Quillebeuf sous la seule condition d'un prélèvement au profit de la Chambre de commerce de 20/0 des gains de la station ; en 1893, a

été construit un canot à vapeur destiné à la station de Villequier et pour l'amortissement duquel la Chambre de commerce s'attribue 4 0/0 du produit de la station ; enfin à trois reprises différentes, pour la mise en chantier soit de trois cotres, soit de l'*Emile-Duchemin*, soit du *Richard-Waddington*, ont été prêtées des sommes formant un total de 237.000 francs et productives d'un intérêt de 2 0/0.

De plus, un comptable spécial a été appointé par la Chambre pour remplacer un banquier des pilotes chez lequel ceux-ci venaient toucher les bons et qui percevait, en échange de ses services, une commission de 5 0/0 récupérée par le courtier ou le consignataire sur les armateurs, grevés de ce chef d'une charge évaluée à 12.000 francs par an. Toutes ces transformations, pour se réaliser, nécessitèrent de gros débours d'argent, que seul un organisme puissant était à même de supporter. « Avec la perception de la majoration du prix du pilotage et les dépenses dont elle avait accepté la charge, la Chambre ouvrit un compte de pilotage qui devint comme une annexe de son compte du sauvetage. C'est, en effet, dans la caisse du sauvetage qu'elle fut autorisée à percevoir de quoi parfaire l'insuffisance des recettes du premier. Chaque année, depuis l'établissement du budget du pilotage, ce budget s'est trouvé en déficit et chaque année, en conséquence, le ministre autorise les prévisions de la Chambre à prendre dans la caisse du sauvetage ce

que produisent en moins les taxes sur le salaire des pilotes (1). »

L'exemple que nous venons de rapporter est donc instructif par bien des côtés et vient donner une portée singulière au groupement financier préconisé par M. Colson. Aidera-t-il de quelque manière à tenter un essai pratique, sur une plus grande échelle, d'une théorie qu'on a bien des raisons de croire exacte ? C'est difficile à dire, car l'Administration, d'accord en cela avec les pilotes à l'égard desquels elle se montre tutélaire, ne se dessaisit pas facilement de ses prérogatives, et les chambres de commerce n'ont peut-être pas toujours suffisamment pris souci de convaincre ces derniers que les réformes proposées par elles dans l'intérêt de la navigation tiendraient sérieusement compte de leur situation acquise et de la valeur de leur matériel. Du moins un point se dégage-t-il avec clarté quant à présent : c'est que le régime financier actuel demande de sérieuses modifications et c'est aussi que, tôt ou tard, il faudra de toute nécessité le remplacer par un régime plus uniforme, plus rationnel et plus juste, soit qu'on s'efforce d'obtenir au moyen de divers procédés (suppression de stations trop peu productives, création d'un droit général de pilotage coexistant avec les taxes spéciales, etc.) une disproportion moindre entre les budgets des stations d'une même

(1) Cf. Chambre de commerce de Rouen, *loc. cit.*, 1897, p. 319 : « Note sur l'intervention financière de la Chambre en matière de pilotage ».

région ou de la France entière, soit qu'on se contente, plus simplement, de moderniser, par la vulgarisation de la bourse commune, les errements séculaires suivis dans nos ports principaux au grand dommage bien souvent de la navigation et du commerce maritime.

§ 5. — Examen sommaire de l'organisation
des stations à l'étranger.

ALLEMAGNE. — L'organisation des stations allemandes rappelle sur bien des points celle des nôtres, à cette différence près que les pouvoirs des autorités hiérarchiques sont beaucoup plus étendus et que, par conséquent, la discipline est beaucoup plus forte que chez nous.

A la tête de chaque station est placé un important personnage qui porte presque partout le titre de « Lots en commandeur ». Ce titre lui est conféré par des autorités qui diffèrent avec les endroits : ainsi, à Brême, un règlement du 1^{er} avril 1897 le lui fait tenir du Sénat (1), tandis que, plus en aval et sur le territoire prussien de Geestemunde, il est nommé par le ministre du Commerce et de l'Industrie (2). Ne devient pas, du reste, chef du pilotage qui veut : des conditions préalables doivent être remplies et consistent en général dans la preuve apportée par le candidat qu'il a navigué pendant six ans comme capitaine au long cours à laquelle se joint parfois

(1) D^r F. Purlitz, *Das deutsche Lotsenwesen*, p. 43.

(2) *Ibid.*, p. 55.

l'obligation de prêter serment de déployer tout le zèle désirable pour la bonne marche du service. Les attributions qui lui incombent une fois nommé sont nécessairement multiples et importantes ; le seul fait que le régime financier est celui de la bourse commune l'oblige, en effet, partout à administrer et à surveiller l'administration des intérêts de la station qu'il représente judiciairement et extra-judiciairement, à vérifier le bon entretien du matériel et à maintenir le bon ordre entre ses administrés.

Ceux-ci se divisent à l'ordinaire en plusieurs catégories : à côté des titulaires (voll : ou hauptlotsen) existent des pilotes adjoints (nebenlotsen) et parfois aussi, comme chez les pilotes de Hanovre, quoique plus rarement, des aspirants pilotes (lotsaspiranten) qui ont, à l'instar des nôtres, subi l'examen et forment la pépinière où se recrutent les pilotes adjoints. Enfin, à Hambourg tout au moins, sont établis des pilotes de choix (kontorlotsen), rétribués par les armateurs qui les emploient à des conditions tout à fait indépendantes du tarif établi par les règlements et dispensés de l'obligation de servir à tour de rôle.

Un point intéressant à noter, parce qu'il montre bien l'esprit de solidarité dont les Allemands savent faire preuve quotidiennement, c'est que les pilotes de presque tous leurs ports se sont groupés en associations (gesellschaften) solidement constituées : sur l'Elbe, il n'en existe pas moins de cinq, qui, au lieu de faire des efforts pour

se ruiner mutuellement par une concurrence acharnée, se sont fédérées et ont conclu deux arrangements, deux contrats fort longs à lire et dans lesquels se trouve réglementé le pilotage, soit à la montée, soit à la descente du fleuve (1). L'idée directrice qui a inspiré l'élaboration de ces documents a été — cela résulte clairement de l'étude qu'on en fait — de réduire au minimum les prétextes de discussions entre pilotes et d'assurer un rendement efficace du service. Dans ce but a été établi, entre les membres des cinq associations signataires, au moins pour la descente, un tour de rôle dont la régularité est garantie à l'aide de l'inscription du nom des pilotes faite autant que possible par eux-mêmes et dès leur débarquement du navire qu'ils ont amené, sur une liste (Börtliste) conservée au Bureau du pilotage de Hambourg et sur les bateaux croisant à l'embouchure de l'Elbe, liste qui fait l'objet d'une attention de tous les instants pour prévenir tout essai de fraude. En outre, une surveillance plus générale ayant trait à l'application intégrale des dispositions des accords et au paiement effectif des amendes éventuellement prononcées est exercée par une commission composée de sept membres et élue par tous les contractants, de façon à ce que les sociétés adhérentes soient représentées chacune au moins par un mem-

(1) Vertrag der Elblotsen-Korporationen; Oevelgonne-Neumuhlen, Hannover, Glückstadt Hamburg und Blankenese du 21 février 1905. — Cf. également règlement *für die Hauptlotsenstation in Brunsbittelkoog* du 1^{er} décembre 1908.

bre. Cette commission est surtout destinée à assurer l'expédition des affaires courantes, car les litiges de quelque importance dont elle connaît en premier ressort peuvent être portés en appel, lorsque sa décision n'est pas satisfaisante, devant un tribunal arbitral (*Schiedsgericht*), comprenant deux membres désignés par le plaignant, trois membres désignés par la commission, tous pris parmi les pilotes ayant exercé leurs fonctions pendant 5 ans au moins et que départage un président pris au dehors et nominativement désigné par le contrat : ce tribunal est autorisé à prononcer des amendes jusqu'à la somme de 1.000 marks.

Au point de vue du matériel, les stations allemandes jouissent sur les nôtres d'une grande supériorité. L'emploi de vapeurs est très répandu, et la plupart du temps vient seconder avec efficacité le service moins régulier de grandes goélettes, que caractérisent l'absence de flèche au mât de misaine et le nom de leur station peint en grosses lettres dans leurs voiles. Toutes ces embarcations à bord desquelles se trouvent toujours de nombreux pilotes prêts à être mis à bord des navires qui se dirigent vers l'embouchure des fleuves allemands battent la mer aux approches des dangers dont elles s'écartent le moins possible. Leur rayon d'action est toujours nettement déterminé quoique parfois très étendu : c'est le cas à Brême et à Hambourg où il est d'environ 100 milles marins, à cause de nombreux bancs de sable qui s'étendent très loin au large.

Quant à l'embarquement ou au débarquement du pilote, il s'effectue très simplement soit au moyen d'un canot, à l'entrée des passes, soit au moyen d'un petit vapeur ou d'un bateau à pétrole au moment du remplacement du pilote de mer par le pilote de rivière qui se fait à Cuxhaven, sur l'Elbe, et à Bremerhaven, sur le Weser. Pour la sortie, mêmes opérations en sens inverse.

En matière financière, c'est le régime de la bourse commune qui jouit de toutes les faveurs, contrairement à ce qui se passe chez nous, et qui est presque universellement appliqué. Il en est ainsi par exemple sur le Weser, où le pilotage est exercé par trois sociétés de pilotes : la « Bremische Seelotsengesellschaft » dont le siège est à Bremerhaven, la « Geestemünder Seelotsengesellschaft » dont le chef réside à Geestemunde, et la « Oldenburger Weserlotsengesellschaft », établie à Blesen.

Les deux premières de ces sociétés partagent par moitié le produit des pilotages et autres gains qu'elles ont effectué. Chacune déduit alors sur la part qui lui est attribuée tous ses frais d'administration et d'exploitation. De la somme qui reste disponible est encore soustraite une quotité de 50 0/0 destinée à constituer le fonds de réserve des bateaux jusqu'à ce que celui-ci atteigne 40.000 marks pour la Bremische et 50.000 marks pour la Geestemünder Gesellschaft. La somme restant disponible est divisée par parts égales entre le chef de la station et les pilotes. L'avoir de ces deux sociétés comprend donc les

sommes renfermées dans la caisse de réserve et la valeur des embarcations en service : il appartient indivisément à tous les membres et aucun d'eux ne peut vendre sa part d'actif social ou demander le partage de ce même actif. En cas de démission ou de décès d'un pilote, celui-ci ou ses héritiers reçoivent une somme d'argent liquide fixée par l'administration et représentant cette même part dont le remplaçant du retraité ou du décédé doit reconstituer le montant dans la caisse de la société. Ce système assez ingénieux de remboursement de part sociale qui est très répandu en Allemagne a été à peu près reproduit — fait assez curieux à remarquer — par l'article 112 du règlement du 4 mai 1909 dans le port de Boulogne-sur-Mer, où « le pilote qui se retire ou est licencié reçoit sur les fonds d'exploitation une somme représentant sa quote-part de la valeur d'achat du matériel, déduction faite : 1° d'une dépréciation de 25 0/0 ; 2° des sommes restant à payer par la caisse » et où « celui qui entre au service verse au même fonds une somme égale, soit en plusieurs versements, soit au moyen d'une retenue de 10 0/0 sur ses salaires ».

Enfin, la Société prussienne des pilotes d'Oldenburg qui concourt, avec les deux précédentes, à assurer le service sur le Weser leur ressemble sur³ plus d'un point : tous les gains réalisés sont versés à la caisse commune. On en déduit le coût des dépenses ordinaires et extraordinaires, les frais d'entretien, d'armement, d'assurance du matériel, les sommes nécessaires au service des pen-

sions ou à l'amortissement des emprunts, puis le solde restant disponible est réparti trimestriellement et par parts égales entre les membres de la société. L'actif se compose du matériel, ainsi que des fonds de la caisse de réserve des embarcations et de la caisse de secours. Lorsqu'un pilote démissionne ou meurt, le montant représentant la part de copropriété qui doit lui être remboursée et être mise à la charge de son remplaçant est déterminé par le ministère d'Etat (Staatsministerium) qui surveille aussi l'administration des caisses de réserve et de secours.

De ces caisses de secours il nous faut maintenant dire quelques mots, car, à en juger par les documents que nous avons eus entre les mains, leur organisation est de tous points excellente. A Hambourg, par exemple, elles sont nombreuses, chaque société de pilotes ayant la sienne propre, et très puissantes. Les pilotes de mer alimentent la leur, qui est placée sous le contrôle de l'Etat, au moyen d'une retenue de 6 0/0 sur leurs gains, et touchent en compensation, une fois à la retraite, une pension minima de 900 marks, s'élevant progressivement jusqu'à 2.000 marks. Les pilotes de rivière groupés, comme nous l'avons déjà dit, en 5 associations, ont de ce fait cinq caisses différentes, mais toutes fonctionnent à l'instar de celle des « Hamburger Elblotsen » dont il suffira d'esquisser en deux lignes le fonctionnement pour que le lecteur soit, par là-même, renseigné sur celui des quatre autres. Les statuts de la caisse des pilotes ham-

bourgeois, que nous étudions plus spécialement, ont été établis en 1894 et révisés tout récemment, en 1912 (1) : ils obligent les membres participants à verser à son profit une somme fixe de 2 marks par navire piloté moyennant laquelle est garantie, en cas d'invalidité ou de décès, une rente calculée proportionnellement à la durée des versements et variant entre 400 et 1.200 marks. Le taux des pensions de 400 marks au moins et de 800 marks au plus, qui sont accordées aux veuves, est déterminé par le même procédé. Quant aux orphelins, ils bénéficient des secours dans les mêmes proportions que les veuves, à la double condition d'être âgés de moins de 15 ans et d'être au nombre de 4 ou davantage ; un quart du montant de la pension est déduit par chaque enfant au-dessous de ce nombre, de sorte que s'il y en a trois, ils touchent les 3/4, s'il y en a deux ils touchent la moitié de la somme à laquelle une veuve aurait eu droit.

Le conseil d'administration se compose d'un président, d'un vice-président, d'un caissier et de deux assessseurs et il gère les fonds qui lui sont confiés d'une manière qui ne lui vaut que des éloges. Le bilan de l'année 1911 (2) que nous avons pu, grâce à l'obligeance des pilotes hambourgeois, nous procurer, se balance en effet par une somme de 138.568 marks 16 et permet de cons-

(1) Statuten der Invaliden-witven-und Waisens pensionskasse der Hamburger Elblotsen.

(2) Geschäftsbericht der Invaliden-witven-und Waisens pensionskasse der Hamburger Elblotsen für das Jahr., 1911.

taler que 123.000 marks placés en hypothèques sur des immeubles de Hamburg-Altona ont produit la coquette somme de 5.062 marks d'intérêts, plus que suffisants pour assurer, à eux seuls, le paiement des pensions des 7 veuves à la charge de la caisse, pensions s'élevant au total de 2.550 marks. Il n'est pas surprenant, ceci étant connu, que le bénéfice global de l'année, y compris toutes les sources de revenus sans exception, ait atteint la somme de 11.000 marks. On pourra sans doute objecter que le nombre des pensionnaires est fort restreint, et que quelques rentes de plus à servir suffiraient peut-être à changer du tout au tout cette brillante situation financière. Il nous semble, néanmoins, qu'une éventualité de cette nature n'avait pas de chances de se produire avant la guerre à cause de la base très originale sur laquelle repose tout le système. L'essor du port de Hambourg et le nombre des navires qui le fréquentaient augmentait dans des proportions considérables, de sorte que le prélèvement de 2 marks par navire sur les gains des pilotes qui forme une grosse part des ressources de la caisse était destiné, par la force des choses, à procurer à celle-ci des revenus toujours grandissants.

En un mot le pilotage allemand est, quant à l'organisation du service, établi sur des données telles que, tout en tenant compte des nécessités locales, il présente des lignes générales grâce auxquelles une étude un peu large en devient possible, grâce auxquelles aussi il doit être considéré comme une institution relativement homogène et coordonnée.

ANGLETERRE. — La législation anglaise, comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire en traitant des conditions de nomination des pilotes, a été pendant de longues années caractérisée par un défaut complet de cohésion et son excès même de diversité a fait sentir en 1911 l'urgente nécessité de mener dans tous les ports du Royaume-Uni des enquêtes laborieuses. Celles-ci ont abouti en définitive à l'élaboration, à la discussion et au vote par le Parlement, du Pilotage Act de 1913 qui a pour but de porter remède à une situation à la fois défectueuse et gênante. Ce résultat ne pourra pas néanmoins être obtenu avant un certain nombre d'années et puisque nous examinons en ce moment l'organisation des stations, il nous paraît indispensable de fournir une fois pour toutes quelques renseignements sur les autorités dont dépend cette organisation chez nos voisins d'Outre-Manche.

La loi fondamentale concernant le pilotage est de nos jours le Merchant Shipping Act de 1894 qui traite de la question, dans ses sections 572 à 633, sous quatre chefs principaux : confirmation des textes antérieurs, constitution des autorités aux mains desquelles est confié le service, droits et devoirs des pilotes, obligation du pilotage. De ces quatre points, un seul doit pour le moment retenir notre attention : celui qui a trait aux autorités responsables du fonctionnement de l'institution et qui sont, pour employer les termes mêmes de la section 573 du texte, « tous les corps constitués ou toutes les per-

sonnes ayant qualité pour nommer des pilotes, fixer ou modifier les taxes et exercer une juridiction en matière de pilotage ». Ces autorités sont de deux sortes. Il existe d'abord une autorité centrale qui est le Board of Trade, puis des autorités locales de natures différentes et de pouvoirs inégaux.

Le Board of Trade est nettement considéré par le Merchant Shipping Act de 1894, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par la lecture de ses sections 575-581, comme devant agir, par son influence générale, sur le système tout entier. Malheureusement cette influence, bien que consacrée formellement par le texte, était restée dans la réalité, jusque tout dernièrement, dérisoire et à peu près dépourvue d'efficacité. Elle aurait dû en premier lieu s'exercer au moyen d'ordres donnés aux autorités locales et applicables après avoir été ratifiés par le Parlement. C'est la procédure dénommée « provisional order » qui a produit, il est vrai, quoiqu'en de rares circonstances, des résultats utiles : en 1862, par exemple, le port de Hartlepool a été, grâce à elle, soustrait, en ce qui concerne le pilotage, aux pouvoirs de la Newcastle Trinity House, et c'est aussi à elle qu'ont été dues des transformations sur le même objet, en 1865, dans les ports de la Tyne ou, en 1882, à Sunderland. Mais ici une remarque fort importante s'impose : en outre de ce que depuis 1882 il n'a été fait aucun usage du « provisional order », les changements qui se sont produits antérieurement ont été motivés par les réclamations de personnes ou d'adminis-

trations intéressées et n'ont émané en aucune manière du Board of Trade auquel toute initiative propre était alors refusée. Aussi peut-on affirmer sans craindre d'être démenti qu'à tout prendre l'action de l'autorité centrale n'a guère été efficace, envisagée sous ce premier point de vue.

La surveillance des règlements du pilotage qui lui a été confiée par la même loi a-t-elle du moins fourni à cette autorité le moyen de faire prévaloir son opinion ? Pas davantage car, là encore, elle a été tenue en échec par des autorités rivales quoiqu'inférieures à elle par la hiérarchie ; la London Trinity House s'est montrée particulièrement intraitable et a toujours soutenu avec une irréductible énergie qu'elle tient d'un Act de George IV le droit de fixer les taxes et de diriger les pilotes dans les ports soumis à sa juridiction sans aucune intervention du Board of Trade, dont les pouvoirs sont pourtant reconnus sans trop de difficultés sur la Mersey et sur la Clyde. La passivité du Board of Trade en face de la résistance de la London Trinity House dont la compétence territoriale s'étend sur une grande partie de la côte anglaise, l'inaptitude de sa part à agir de son propre mouvement, déjà constatée à propos de la procédure des « provisional orders », telles sont les deux raisons pour lesquelles l'autorité centrale s'est, en maintes circonstances, trouvée paralysée sur le point qui nous occupe.

En outre les rapports sur la situation des stations qui

devaient lui être adressés chaque année, aux termes de la section 585 du Merchant Shipping Act de 1894 et qui depuis 1906 ne lui parviennent plus que tous les trois ans, n'ont jamais présenté, pour le Board of Trade, une très grande utilité ni un moyen d'information sûr à cause de leur rédaction incomplète et inexacte.

Et quant au droit d'appel à l'autorité centrale donné par la section 584 aux pilotes d'un port ou aux intéressés, à la condition qu'ils soient au moins au nombre de six lorsqu'une mesure prise par l'autorité dont ils dépendent leur a porté préjudice, aucun usage n'en a jamais été fait.

C'est contre cet effacement général du Board of Trade que s'élève le Pilotage Act de 1913, qui étend les pouvoirs de l'autorité centrale et précise avec soin les cas dans lesquels elle devra en faire usage, qu'il s'agisse de réorganiser ou, plus simplement, d'administrer le pilotage (part. II, section 7). Ses décisions sont dénommées « ordres » (pilotage orders) qui peuvent être donnés : 1° si la révision des règlements est reconnue nécessaire; 2° si une personne ayant un intérêt quelconque dans le pilotage réclame par écrit contre une mesure qui lui préjudicie. La confirmation parlementaire de la décision ainsi prise reste nécessaire d'abord au cas de la réorganisation du service d'une station sur des bases nouvelles, et ensuite au cas où une plainte contre son « ordre », quel qu'en soit l'objet, est présentée au Board of Trade, dans les six semaines qui en suivent la publication, par toute personne y trouvant intérêt. Par conséquent, dès lors que, seule, l'adminis-

tration des intérêts du pilotage est mise en jeu, l'autorité centrale peut agir par elle-même à la seule condition qu'aucune réclamation ne survienne dans un délai donné. Aussi bien, c'est là toute la différence qui sépare le Pilotage Act de 1913 du Merchant Shipping Act de 1894, différence qui, dans l'esprit des rédacteurs du texte, doit entraîner des changements d'autant plus rationnels et plus avantageux que le Board of Trade est autorisé, dans tous les cas où il doit agir, à s'adjoindre un comité consultatif (*advisory committee*) composé de pilotes, d'armateurs et de tous autres individus représentant les intérêts en discussion ou particulièrement documentés sur les questions débattues.

Au-dessous de l'autorité centrale viennent les autorités locales, au nombre de 33 en Angleterre, de 56 en Ecosse, et de 27 en Irlande ; leur total est donc de 116 pour le Royaume-Uni. On peut les diviser, pour rendre plus claires les idées, en quatre grandes classes : les Trinity Houses, les Harbour Authorities, les Pilotage Boards, Trusts and Commissions et enfin les Municipal Corporations.

Voici quelle est, d'après les indications fournies par les enquêteurs de 1911 et abstraction faite de celles qui n'exercent pas en fait leurs pouvoirs, leur répartition sur tout le territoire britannique :

RÉGIONS	TRINITY HOUSES		HARBOUR AUTHORITIES	
	Nombre	Ports	Nombre	Ports
Angleterre....	3	London, Newcastle, Hull	12	Arundel, Liverpool, Manchester, etc.
Écosse.....	1	Leith	27	Aberdeen, Dundee, Montrosa, etc.
Irlande.....	»	»	27	Belfast, Cork, etc.

RÉGIONS	MUNICIPAL CORPORATIONS		PILOTAGE BOARDS, TRUSTS OR COMMISSIONS	
	Nombre	Ports	Nombre	Ports
Angleterre....	1	City of Bristol	10	Barry, Cardiff, Sunderland, etc.
Écosse.....	1	Corporation of Kirkcaldy	1	Clyde Pilot Board
Irlande.....	»	»	»	»

Il ne faut d'ailleurs pas prendre cette division en 4 classes trop à la lettre, car elle est, somme toute, assez arbitraire et ne rend nullement compte des différences innombrables qui séparent les diverses autorités groupées artificiellement dans chacune d'elles. Néanmoins, elle est suffisante pour apprécier l'extraordinaire complication, le fantastique enchevêtrement du régime anglais actuel. Sans doute des simplifications y seront-elles bientôt introduites, car d'après les paragraphes 1 et 2 de la section 8 du Pilotage Act de 1913, bien que tout district de pilotage existant au moment du vote de la loi continue à exister comme par le passé en tant qu'aucune disposition contraire n'est prise par le Board of Trade, celui-ci est autorisé à établir de nouveaux

districts et de nouvelles autorités au moyen de « pilotage orders » donnés en conformité des pouvoirs qui lui sont conférés. Ici encore se trouvent par conséquent justifiées les paroles que le président du Board of Trade, M. Buxton, prononçait pendant la séance du 22 novembre 1912, à la Chambre des communes : « La présente loi est surtout une loi confirmative qui a pour objet de faire sortir l'ordre du chaos et d'introduire dans l'organisation du pilotage de ce pays une simplicité et une uniformité qui seront certainement tout à l'avantage des autorités compétentes, des armateurs, des pilotes et du public en général (1). »

Ces brèves indications générales étant données, nous allons maintenant faire connaître un peu plus en détail l'organisation du service dans quelques ports.

A Londres, les pilotes sont, on le sait, subordonnés à une administration puissante appelée la London Trinity House, qui comprend sous sa juridiction d'abord le London district, s'étendant de Orfordness à Dungeness et administré par quatre membres de la corporation (Elder Brethren), auxquels se joignent un représentant des armateurs et un représentant des pilotes, puis le « outport district » qui groupe en tout 35 ports échelonnés sur la côte entre Dungeness et l'île de Wight et administrés par les quatre mêmes Elder Brethren sans le concours des représentants des armateurs et des

(1) Parliamentary Debates Friday 22nd, november 1912, vol. 44, n° 148, p. 746.

pilotes. En ce qui concerne spécialement le port de Londres, qui s'étend jusqu'à Gravesend, on remarque l'existence simultanée de trois catégories de pilotes : en premier lieu, les « River Pilots », au nombre de 70 environ, et autorisés à conduire des navires de tous genres et de toutes dimensions ; en second lieu, une vingtaine de pilotes sont affectés au service des bâtiments faisant le service du cabotage avec passagers (home-trade passenger ships), et enfin soixante-dix pilotes sont autorisés par leur brevet à embarquer sur les navires dispensés du pilotage (exempt ships) et ont été institués en 1873 pour éviter que de simples pratiques puissent guider entre Gravesend et Londres, c'est-à-dire dans la partie la plus encombrée de la rivière, ces mêmes bateaux aux cas où, malgré la dispense dont ils jouissent, ils jugeraient nécessaire de recourir aux services des pilotes (1). La principale différence qui existe entre ces diverses catégories de pilotes se résume en ceci que pour les pilotes de rivière et les pilotes des caboteurs faisant le service des passagers, c'est la Trinity House elle-même qui fixe le taux des salaires, tandis que la rémunération des « exempt pilots » est librement débattue entre ceux-ci et les capitaines. A côté de ces pilotes différents et par leur appellation et par leur rôle, se rencontrent encore à Londres des pilotes de choix qui, du reste

(1) Report of his Majesty's Commissioners appointed to inquire into the subject of the administration of the port of London (1902), n° 87, p. 48, printed by His Majesty's Stationery Office, Wiman and Sons, Limited, Fetter Lane, London, E. C.

ne sont pas propres à ce port ; on les retrouve, en effet, dans bien d'autres endroits, quoiqu'on leur reproche parfois outre-Manche, où l'armateur ne paie pas comme chez nous, en plus du salaire de son pilote attitré, le pilotage entier ou tout au moins la moitié du pilotage du pilote de tour, d'amener une grande inégalité entre les salaires des pilotes d'une même localité et d'introduire nécessairement à un certain degré la pratique des recommandations. Voici comment. Dès qu'un pilote a plus de travail qu'il n'en peut faire, il est susceptible de se laisser entraîner, par corruption ou même seulement par bonté d'âme, à exercer son influence pour faire attribuer à tel autre le surplus de sa besogne. Ce sont là des mauvais côtés du système qui se sont pendant longtemps fait sentir à Londres, à tel point que la Trinity House s'est vue obligée à prendre des mesures énergiques pour les supprimer : voilà pourquoi, depuis le 26 août 1904, cette administration interdit aux pilotes attitrés de se mettre au service de plus de deux compagnies ou armateurs, voilà pourquoi aussi, dans l'hypothèse où le pilote attitré n'est pas disponible, c'est le premier pilote de tour qui conduit le navire. Le résultat de ces modifications très simples aux règlements est, paraît-il, très satisfaisant et parmi les gains réalisés par les pilotes ne se remarquent plus les écarts importants qui, autrefois, suscitaient des jalousies et des plaintes.

A Liverpool, où les règlements, élaborés par le Mersey Docks and Harbour Board, sont considérés comme

excellents par les techniciens, la hiérarchie est très solidement constituée. A la tête du service est placé un « Superintendent » chargé d'en assurer le fonctionnement général (1). Sous ses ordres, des chefs pilotes (masters of pilot-boats) (2), choisis par le Mersey Docks and Harbour Board parmi les pilotes ayant exercé pendant dix ans les fonctions de pilotes de première classe, ont pour mission, avec l'assistance de seconds (second masters) qui leur doivent obéissance, de commander les embarcations à la mer, d'en surveiller l'approvisionnement et la manœuvre, de tenir un livre de bord, etc. L'un des chefs pilotes remplit à terre des fonctions d'administration et de comptabilité (Shore Master) (3) : il se tient au Bureau du pilotage pendant les heures où ce bureau est ouvert, reçoit des pilotes leurs bons de pilotage ainsi que les sommes qui leur ont été versées, en fait mention sur un registre, note l'heure de départ des vapeurs du pilotage avec le nombre de pilotes qu'ils emportent et surtout tient le Superintendent au courant de tout ce qui se passe.

Les pilotes ordinaires, dirigés par les chefs (masters),

(1) Bye-Laws for the Regulation of Pilots and Pilot Boats signed may 26th 1896, sections 4 and 32.

(2) Bye-Laws for the Regulation of Pilots and Pilot Boats signed july 26th 1904, sections 2 and 32.

(3) Bye-Laws for the Regulation of Pilots and Pilot Boats signed december 29th 1910, sections 2 to 12.

Ces divers volumes sont édités par le Mersey Docks and Harbour Board chez « The Liverpool Printing and Stationery Company, Limited », Mercer Court, Redcross Street, Liverpool.

sont répartis en trois groupes dont chacun est attaché à une des embarcations du pilotage. Ils sont vêtus d'un uniforme de drap bleu et coiffés d'une casquette de même couleur qui porte comme insigne le pavillon du port. Beaucoup d'entre eux sont engagés par les armateurs en qualité de pilotes de choix (*appropriated pilots*) sous des conditions assez sévères, il est vrai : la durée de leur contrat de louage de services reste soumise au bon plaisir du Mersey Board, leur part des frais de ravitaillement des bateaux pilotes n'est en aucune façon diminuée, et enfin les armateurs ou les Compagnies qui les emploient sont obligés de leur assurer un traitement minimum de £ 418 (10.500 fr.) par an et si le montant de la somme effectivement réalisée au moyen des pilotages de leurs navires reste inférieur au minimum fixé, ils sont tenus de verser la différence au compte général des gains des pilotes (*Pilots' General Earnings Account*) (1).

Le degré inférieur de la hiérarchie est occupé par des lamaneurs (*boathands*) recrutés parmi des jeunes gens de 15 à 18 ans ayant navigué au moins un an à la voile, présentant les capacités physiques nécessaires, sachant lire, écrire, calculer, nager et connus — détail intéressant à mettre en relief — pour être des « total abstainers », c'est-à-dire des anti-alcooliques convaincus et

(1) *Bye-Laws for the Regulation of Pilots and Pilot Boats* signed december 29th 1910, sections 13-15 and 27.

Tous les documents concernant le pilotage à Liverpool nous ont été obligeamment communiqués par Mr Alfred Chandler, general manager and Secretary of the Mersey Docks and Harbour Board,

pratiquants. Telle est la composition du personnel du pilotage à Liverpool, bien hiérarchisée mais sans rien de saillant. Dans d'autres ports au contraire, et surtout dans ceux qui sont soumis à la juridiction des Trinity Houses de Leith, Hull et Newcastle, on trouve des pilotes, analogues à nos anciens hauturiers et pourvus de brevets (*deep sea licenses*) qui leur donnent le droit de conduire les navires sur des espaces de mer libre souvent étendus : ainsi ceux auxquels est conférée la licence de Leith peuvent exercer leurs fonctions jusqu'aux Shetland, au nord, et sur toute la côte d'Ecosse et d'Angleterre jusqu'à Orfordness, à l'est. Le fonctionnement de ce pilotage d'un genre spécial ne va du reste pas sans difficultés : on lui reproche de rendre toute surveillance impossible sur les pilotes munis de la « *deep sea license* » qui parfois travaillent dans les limites de stations qui possèdent leur station de pilotage particulière.

Peut-être donc aura-t-on, quelque jour, à enregistrer la disparition de ces représentants attardés des hauturiers d'autrefois.

Le défaut d'uniformité qui caractérise le pilotage anglais au point de vue hiérarchique se retrouve également en ce qui concerne le matériel employé et le rayon d'action des pilotes.

Dans quelques ports, en effet, est en vigueur un système de tous points identique au nôtre. A Cardiff, le service est assuré par 73 bateaux pilotes dont la valeur est d'environ 500 livres par unité ; le coût de l'entretien qui

incombe au propriétaire est approximativement de 5 livres par semaine, y compris les gages de l'équipage composé de deux hommes. Les frais sont par conséquent très lourds et c'est pourquoi les pilotes se voient forcés, par la concurrence qui règne entre eux, à battre la mer sur d'énormes distances et à s'aventurer d'un côté jusque sur les côtes d'Irlande, de l'autre jusque dans le voisinage de l'île de Wight.

La même organisation est consacrée par les textes dans les ports de Barry et de Newport, mais les pilotes lui adressent d'âpres critiques et estiment qu'elle leur fait gaspiller de l'énergie, du temps, de l'argent, et risquer inutilement leur vie en même temps qu'elle les empêche de travailler d'une manière satisfaisante, pour cette raison très simple qu'il leur arrive souvent de ne pouvoir rejoindre les navires.

Aussi, dans un grand nombre d'endroits, des vues plus modernes ont-elles prévalu. Le port de Liverpool nous paraît ici encore un modèle du genre. Le service y est fait par quatre vapeurs dont les mouvements sont réglés de la manière suivante : les deux premiers sont toujours en mer et croisent chacun dans un périmètre déterminé, appelé « station », le troisième sert à établir les communications entre les deux précédents vapeurs et le port, le quatrième est en réserve et subit des réparations, s'il en est besoin. Le bateau, chargé de la surveillance de la seconde des stations qui est comprise entre Great Ormes-head et le Bar-Lightship, bateau-feu ancré à 11 milles de

la principale passe de la Mersey, est chargé de mettre des pilotes à bord des navires qui arrivent à proximité de lui sans avoir rencontré le vapeur en service dans la première zone qui s'étend jusqu'à Middle House Island à 58 milles de l'embouchure du fleuve, et de recevoir les pilotes débarqués par les navires qui prennent la mer ; puis, dès qu'il en reçoit l'ordre, il va relever dans la première zone l'autre vapeur, qui rentre alors au port. Le chef pilote qui en a la charge doit télégraphier par signaux au poste de la pointe Lynas, trois fois chaque jour, combien de pilotes se trouvent à bord et leur effectif est complété, suivant les nécessités du mouvement maritime, au moyen de collègues amenés par le troisième bateau, ou « tender », qui appareille chaque jour de Liverpool une fois ou même deux fois si un second départ est jugé utile. Le fonctionnement du service est donc simple, pratique, bien compris et donne satisfaction tant aux pilotes qu'aux armateurs et à leurs capitaines.

Quant à l'organisation financière, elle varie suivant les ports. Il en est certains, tel Manchester, ou tels Bristol, Cardiff et Newport déjà cités, où les pilotes conservent intégralement leurs gains. Ailleurs, au contraire, est établie la bourse commune avec, souvent, des variantes de détail.

Sur la Tyne, le système de répartition des recettes rappelle beaucoup celui qui se pratique chez nous à Boulogne-sur-Mer : le montant de tous les pilotages exécutés est remis à l'administration qui, après en avoir

déduit le quart conformément aux règlements du port, répartit les trois quarts disponibles entre tous les membres du personnel de la station dans la proportion des sommes que chacun d'eux a gagnées. Liverpool nous offre aussi un exemple de la mise en pratique des mêmes principes. La bourse commune y a été instituée par les sections 142 à 148 du Mersey Dock Acts Consolidation Act de 1858, texte fondamental touchant le pilotage du port et le règlement de 1896, non modifié sur ce point par ceux de 1904 et 1910, décide très formellement dans son article 46 que : tous les droits de pilotage et autres gains des pilotes sont versés dans une caisse commune et distribués au personnel de façon à ce que les maîtres et pilotes de première classe touchent chacun une part, les pilotes de seconde classe cinq sixièmes de part, et les pilotes de troisième classe deux tiers de part. Enfin les corporations de pilotes qui ressortissent à la juridiction de la London Trinity House et qui sont au nombre de six ou sept se soumettent à ce même régime non par ordre de l'autorité supérieure, mais à la suite d'un accord intervenu entre elles. Le maintien du procédé en vigueur est donc assez précaire, puisqu'il n'a d'autre garantie que la bonne volonté des contractants et ceci explique que les enquêteurs aient émis, en 1911, l'opinion suivante : « Les avantages de ce système nous paraissent soulever la question de savoir s'il ne serait désirable de l'encourager ou même de l'établir, à l'aide de règlements, sur

des bases plus solides que celles sur lesquelles il repose dans le district londonien (1). »

Comme en France et comme en Allemagne, l'organisation financière se trouve en Angleterre complétée par des caisses de secours. Dans la capitale du Royaume-Uni, le Trinity House Pilot Fund est alimenté d'abord au moyen d'une retenue de six pence par livre sterling prélevée sur les gains des pilotes, puis au moyen d'un versement annuel de trois livres trois shillings qui leur permet d'exercer leur profession dans tous les ports du district de Londres. Une partie de la somme ainsi perçue sert à défrayer l'administration de ses frais de surveillance des ports, et le surplus est destiné à servir des pensions aux pilotes malades ou infirmes, ainsi qu'à leurs veuves et à leurs orphelins lorsqu'ils viennent à décéder (2).

Le Pilotage Annuity Fund de Liverpool, dont on trouve l'idée première dans le Mersey Dock Acts Consolidation Act de 1858, a été nettement établi et distinctement érigé en 1890 ; depuis cette date, les statuts ont été modifiés à plusieurs reprises, en 1905, en 1909 et en 1913. Les pensions servies aux pilotes varient suivant la date à laquelle ils ont été mis à la retraite ou reconnus incapables au service et suivant le temps qu'ils ont passé dans les cadres : les plus élevées sont pour le moment de 62 livres,

(1) Report of the Departmental Committee, p. 48, n° 159 ; ouvrage publié en 1911 par His Majesty's Stationery Office, Wiman and Sons, Limited, Fetter Lane, London, E. C.

(2) Report of his Majesty's Commissioners to inquire into the subject of the Administration of the Port of London, n° 88, p. 48.

soit environ 1.560 francs par an. En cas de maladie ou d'incapacité de travail immobilisant les pilotes, des indemnités moins importantes leur sont aussi bonifiées.

Les veuves touchent des pensions d'autant plus élevées que le temps de service de leur mari a été plus considérable, mais qui ne peuvent être inférieures à 10 livres sterling ; à chacun des orphelins est versé un secours de 5 livres par an jusqu'à ce qu'ils atteignent, les garçons l'âge de 14 ans, les filles l'âge de 15 ans et si leur mère est, elle aussi, décédée, ils ont droit, en plus du secours qui leur revient, à la pension qu'elle aurait touchée au cas où elle aurait survécu (1).

BELGIQUE. — Le pilotage se subdivise, dans les ports belges comme dans les ports allemands, en pilotage de mer et en pilotage de rivière. Le service de mer s'effectue au moyen de quatre stations dont trois (Ostende, Nieuport et Zeebrugge) sont situées sur le territoire belge, alors que la quatrième, celle de Flessingue, située sur le territoire hollandais, n'a pu être établie qu'à la suite d'une convention internationale conclue le 20 mai 1843 entre la Belgique et les Pays-Bas. De grandes goélettes à voiles fournies et entretenues par l'Etat — on verra plus loin pourquoi — croisent dans un rayon déterminé à l'avance par les règlements : celles des pilotes d'Anvers naviguent sur la Manche jusqu'à Dungeness et sur la mer du Nord, celles d'Ostende et de Nieuport

(1) Bye-Laws for the Management, Regulation and Distribution of the Pilotage Annuity Fund, 1904 et 1913, éditées par « The Liverpool Printing and Stationery Cy, Ltd », Liverpool.

se tiennent aux approches du feu flottant de West-Hinder et celles de Zeebrugge dans les parages du ponton de Wandelaar. En fait, comme tous ces ports sont peu éloignés les uns des autres, les embarcations des diverses stations de mer sont réunies dans le même périmètre ou peu s'en faut, et un navire destiné pour Anvers embarque indifféremment son pilote à Dungeness (105 milles de Flessingue) ou au Wandelaar (22 milles de Flessingue) à moins qu'il n'ait préféré le faire venir jusqu'à son port de départ, en lui payant, outre le prix du pilotage, les frais de voyage prévus par les textes. Mais, dans tous les cas, le pilote de mer est remplacé à Flessingue par son collègue de la rivière qui conduit le navire jusqu'à l'entrée des docks (distance de 50 milles environ) où le capitaine peut, s'il le désire, recourir à un pilote des bassins, chargé plus spécialement de guider son bâtiment au poste désigné par le capitaine de port.

Le régime financier en usage est celui de la bourse commune, mais avec la particularité que les pilotes sont payés par « remises », c'est-à-dire qu'ils partagent suivant leur grade hiérarchique (patrons pilotes, pilotes, pilotes auxiliaires, élèves pilotes, patrons canotiers, matelots canotiers) la part qui leur est attribuée sur les taxes encaissées. Cette part est essentiellement variable. Elle est pour les pilotes de mer de 57 0/0 des droits de pilotage de mer à Flessingue, de 6,75 0/0 des droits de mer encaissés à Ostende, de 2,25 0/0 à Nieuport, et de 3 0/0 des mêmes droits à Nieuport. En rivière, les pilotes sont

rémunérés d'après le même principe. Ils touchent sur l'Escaut 45 0/0 des droits de rivière acquittés par les bâtiments s'ils sont pilotes de première catégorie, autorisés à conduire des navires d'un tirant d'eau supérieur à 44 décimètres à la remonte et à 42 décimètres à la descente, et 50 0/0 des mêmes droits s'ils sont pilotes de deuxième catégorie, affectés au service des navires d'un moindre tirant d'eau. A Terneuzen, les pilotes belges qui servent les bâtiments destinés pour Gand et Selzaete reçoivent 80 0/0 du droit de pilotage de Flessingue à Terneuzen, et 90 0/0 du droit de pilotage de Terneuzen à Flessingue et partagent également le montant total de ces remises. Enfin, dans les ports en amont d'Anvers (Bruxelles, Louvain et Termonde), le personnel encaisse 95 0/0 des droits de pilotage payés par la navigation.

Des pensions, constituées au moyen d'une retenue de 4 0/0 sur les salaires qui sont évalués d'après un taux moyen de remises établi par les règlements pour les différentes stations, sont servies à tous les agents du pilotage âgés de 65 ans et comptant 30 années de services, ainsi qu'à leurs veuves et à leurs orphelins.

Nous ajouterons pour terminer que le service du pilotage auquel sont réunis ceux du balisage, de l'éclairage (phares et fanaux) et du sauvetage est placé sous les ordres d'un directeur résidant à Anvers et dont la qualité sera ultérieurement envisagée. Les autres stations relèvent également de son autorité et ont chacune à leur

tête un agent dont le grade dépend de leur importance respective (1).

ÉTATS-UNIS. — Les lignes qui vont suivre seront consacrées à l'étude du pilotage du port de la Nouvelle-Orléans. Son organisation, la seule sur laquelle nous ayons pu nous procurer, grâce à l'amabilité d'un compatriote attaché au Consulat de France de cette ville, des informations précises, comprend deux groupes de pilotes.

L'un d'entre eux, auquel nous nous attacherons spécialement et qui porte le nom d' « Associated Branch Pilots, Port of New Orléans L.A. », assure le service dans les passes creusées à travers les dangereux bancs de sable accumulés à l'embouchure du Mississipi. Il date de 1879 et a servi de modèle à toutes les associations de pilotes des grands ports américains, associations réunies en une Fédération générale dont le siège est à Washington et dont le président est précisément en même temps président du groupe qui nous occupe.

Les membres de l' « Associated Branch » sont divisés en deux équipes qui travaillent alternativement, de telle sorte qu'à intervalles périodiques (tous les quinze jours), la première remplace la seconde et doit pourvoir jour et nuit à l'exécution du service, au moyen d'un tour de rôle, établi entre les coéquipiers. Lorsqu'un des pilotes se trouve empêché de prendre sa part de labeur, pour rai-

(1) Tous les détails que nous venons de donner sont tirés d'une note qui nous a été aimablement adressée par le directeur du service.

son de santé ou de famille, il doit se faire remplacer par un de ses camarades, sous peine de perdre son salaire et d'encourir une amende.

La mise des pilotes à bord des bâtiments s'effectue, à la montée et à la descente, au moyen de trois navires à vapeur, le *Jennie-Wilson* qui est le premier des steamers de pilotage construits aux Etats-Unis, le *Lucille-Burt*, et l'*Underwriter* auxquels vient d'être adjoind un bateau à moteur très rapide et très perfectionné, l'*Assis-tant* qui n'a pas coûté moins de 17.000 dollars.

En plus de cette flotte, le groupe possède également deux stations de pilotage à Pilottown et à Pilotsend, où les membres, dans l'intervalle du service, peuvent à la fois se restaurer et se reposer.

La direction des affaires intéressant le pilotage est assumée par un comité appelé le « Board of Directors » qui a pleins pouvoirs pour décider des questions courantes, mais qui doit pourtant consulter sur les points les plus sérieux les membres de l'association actuellement au nombre de trente-trois.

Au point de vue financier, le régime est le suivant : chaque pilote, au moment où il entre dans le groupe, doit acquérir une action dans l'actif social, composé principalement du matériel flottant et des immeubles des stations. Cette action, équivalente à trois ou quatre mille dollars, est payée, soit en argent liquide, soit, plus fréquemment, au moyen de retenues prélevées sur la part

de bénéfices de la société attribuée mensuellement à chacun, déduction faite des dépenses.

Quelques pilotes jouissent du privilège, qui améliore encore leur situation financière, de conduire depuis le quai de départ jusqu'en dehors des passes et inversement les navires de certaines compagnies de navigation, telles que la Harrison Line, la Leyland Line, la Morgan Line et bien d'autres, et touchent de ce fait des salaires supplémentaires sur lesquels l'association ne prélève qu'une faible part (1).

Le deuxième groupe de pilotes dont nous avons parlé plus haut comprend tous les pilotes de l'intérieur du fleuve appelés « River Port Pilots » et est organisé d'une manière identique (2).

ITALIE. — A Gênes, le service du pilotage est entre les mains d'une corporation de pilotes composée de 25 membres, commandée par un chef pilote obligé de déposer entre les mains des autorités maritimes une caution de deux mille lires, et soumise à la surveillance du capitaine de port.

Les bateaux employés sont de petits vapeurs qui naviguent dans un rayon de 5 milles en dehors des digues

(1) Pour plus de détails, consulter « Bye-Laws Associated Branch pilots port of new Orleans L. A. », règlement entré en vigueur le 2 novembre 1914.

(2) Consulter sur ce point « Act n° 54, Senate Bill, n° 80, by M^r Cordill ; an act regulating River Port pilots » et aussi « Rules prescribed by River Port pilots Commissioners for the port of new Orleans according to powers vested in them by Act n° 54 of the general assembly of the state of Louisiana in the year 1908.

et qui sont reconnaissables à la peinture noire de leur coque, surmontée d'une bande blanche qui porte l'inscription « Pilota ». Ils appartiennent à la collectivité des pilotes et le règlement stipule que tout membre qui cesse de faire partie de la corporation doit obtenir le remboursement de sa part de copropriété.

Le régime financier en vigueur est celui de la bourse commune, placée sous le contrôle de l'autorité maritime locale qui a toujours le droit de vérifier les écritures et de surveiller la répartition des gains entre les intéressés (1).

(1) Cf. Regolamento per il servizio del Pilotaggio nei Porto dello Stato, dans *Caffaro* du 20 juin 1914.

CHAPITRE III

LES TRAITS CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME FRANÇAIS ET DES LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES

Le système de pilotage adopté en France depuis le premier Empire est échafaudé sur deux principes fondamentaux qui sont les suivants : d'une part, le pilotage est obligatoire pour les navires de toutes nationalités qui fréquentent nos ports, nos rades ou nos fleuves maritimes, sauf quelques rares exceptions, et d'autre part, il est confié exclusivement et privativement à une corporation de gens de mer nommés et surveillés par l'administration de la Marine, corporation qui poursuit avec rigueur devant les tribunaux quiconque porte atteinte à son privilège en s'immisçant dans ses attributions. Tels sont, en raccourci, les deux points sur lesquels repose toute notre législation, et qui ont été considérés avec le plus grand soin lors de son établissement. C'est pourquoi nous allons les étudier en leur consacrant toute l'attention qu'ils méritent dans les deux premiers paragraphes de ce chapitre et tâcher de résumer, avant de le clore, les principales dispositions des textes en usage dans quelques-uns des pays qui nous entourent.

§ 1. — L'obligation du pilotage.

Nous avons fait remarquer antérieurement que sous l'ancien régime, les navires français étaient exemptés de l'obligation de prendre pilote, laquelle pesait uniquement sur les navires étrangers. Un texte formel était donc nécessaire pour consacrer le changement que les auteurs de notre droit moderne estimaient nécessaire de faire prévaloir. Ce texte, c'est l'article 34 du décret du 12 décembre 1806 dont il est fait état à peu près chaque fois qu'une difficulté met aux prises armateurs et pilotes. Sa teneur est la suivante : « Tout bâtiment entrant ou sortant d'un port devant avoir un pilote, si un capitaine refusait d'en prendre un, il serait tenu de le payer comme s'il s'en était servi... »

A défaut d'une rigoureuse correction grammaticale, le sens en est au moins très clair. Ce qui est obligatoire pour le capitaine, c'est non pas de prendre le pilote à son bord, comme le veulent quelques législations étrangères, mais c'est de lui payer le droit, de lui verser le montant de la taxe même au cas où, pour un motif quelconque, il a cru opportun de ne pas accepter ses services. La pensée des rédacteurs du décret se trouve du reste précisée dans l'article suivant d'après lequel les pilotes ne sont pas autorisés à embarquer sur les navires contre le gré des maîtres.

Ainsi s'explique sans doute que les juridictions de quel-

que degré qu'elles soient, tribunaux de commerce, Cours d'appel, Cour de cassation, aient toujours apporté une extrême vigilance à l'application intégrale de l'article 34. La jurisprudence actuelle, le lecteur s'en souvient, sanctionne formellement une disposition de nos règlements spéciaux qui permet aux pilotes d'imposer leurs services, en pleine mer, à des navires étrangers naviguant dans les eaux étrangères pour le seul motif que leur destination est un port français. Mais il importe ici de bien préciser que le capitaine d'un bâtiment tombe sous le coup de l'obligation dès qu'il rencontre *le premier* pilote d'une station et que celui-ci l'arraisonne, c'est-à-dire s'approche à portée de voix : d'où impossibilité absolue pour lui de faire un choix entre les pilotes et de préférer à celui qui se présente un de ses collègues plus rapproché du port vers lequel il se dirige. De nombreuses discussions se sont élevées à ce propos et tous les doutes sont à l'heure présente dissipés, car les argumentations les plus spécieuses élevées à l'encontre du paiement forcé de la taxe au lamaneur rencontré loin des côtes ont été successivement passées au crible devant les tribunaux. Un des cas les plus intéressants, quoiqu'un peu ancien déjà, plaidés à ce sujet, est celui du vapeur *Lapwing*, qui allant à Bordeaux refusa, en 1883, le pilote Nicole de la station de Royan, au large de Belle-Isle, et embarqua ensuite un de ses collègues près de l'embouchure de la Gironde. Son capitaine s'appuyait, pour dénier au pilote Nicole tout droit à indemnité, sur l'article 33 du décret

de 1806, ainsi conçu : « Il sera libre aux capitaines et maîtres de navires français et étrangers de prendre les pilotes lamineurs que *bon leur semblera* pour entrer dans les ports et rivières, sans que pour sortir ils puissent être contraints de se servir de ceux qui les auront fait entrer. » Sa thèse ne fut admise ni par le Tribunal de commerce de Bordeaux (1), ni par la Cour de cassation (2), et de son côté l'amiral Aube, commentant dans une circulaire ministérielle du 15 avril 1886 les deux décisions rendues sur l'affaire, s'exprimait comme suit : Une telle liberté « autoriserait le capitaine à déclarer qu'il choisit tel pilote qu'il sait occupé ailleurs ou absent, à refuser tous les autres et ainsi à entrer au port sans pilote, au mépris du principe du pilotage obligatoire, écrit dans l'article 34 du décret..... En décidant que pour l'entrée le capitaine est libre de choisir le pilote, l'article 33 supprime le tour de rôle et la désignation du pilote à l'avance, il ouvre la concurrence entre les pilotes pour se porter au large, et il est très clair que cette concurrence exclut la possibilité d'un choix illimité et que ce choix ne peut s'exercer qu'entre les pilotes qui se présentent en même temps au navire » (3). Depuis cette époque, les juges qui ont eu à solutionner des affaires analogues se sont prononcés dans le même sens. Par exemple, le 24 décembre 1895, le Tribunal de commerce

(1 et 2) *Recueil des Actes réglementaires*, p. 512 et 513.

(3) Circ. min., 15 avril 1886, *ibid.*, p. 510, ou *Annuaire du Comité central des armateurs de France*, éd. 1904, p. 677.

du Havre jugea que le capitaine du trois-mâts danois *Elisabetha* qui, ayant rencontré le pilote Fleury, de la station du Havre, dans les parages des Casquets et engagé un colloque avec lui, sans prendre de mesures pour lui permettre de venir à bord, devait lui verser le montant de la taxe (1). De même encore, plus récemment, le Tribunal de commerce de Rouen déclara, par un jugement du 7 mars 1904, mal fondée et contraire aux principes la thèse du capitaine du vapeur grec *Johannis-Coutzis* qui, sur la rade du Havre, renvoya le pilote de Quillebeuf et soutint qu'il restait libre de le prendre quand bon lui semblerait (2).

Donc, les navires faisant un service régulier ou se livrant à des voyages commerciaux rémunérateurs sont en principe soumis à l'article 34 du décret-loi. Mais des cas d'application plus délicate ont dû aussi être solutionnés. Il a fallu notamment envisager si l'obligation s'applique à une coque qui vient d'être lancée et pénètre dans un port pour que sa construction soit terminée à flot, ou bien à un bateau vétuste qui, parvenu au terme de sa carrière, est conduit vers l'endroit désigné pour sa démolition.

En ce qui concerne la première des deux hypothèses, la jurisprudence paraît fixée : elle s'est, à notre connaissance, prononcée au moins deux fois sur la matière,

(1) Autran, t. 11, p. 589.

(2) Autran, t. 20, p. 50.

d'abord à Saint-Malo en 1872, puis au Havre, beaucoup plus récemment, le 5 mai 1912.

Le Tribunal de Saint-Malo, dans l'espèce qu'il a eue à examiner, s'est attaché surtout à comparer les traits caractéristiques de la coque, objet du litige, avec la définition qu'Emérigon donne du navire et qui est la suivante : un bâtiment propre à flotter et à être mené sur l'eau. Or, la construction navale en question flottait, elle était munie d'ancres, de cabestans, de chaînes, de chaloupes ; armée de plusieurs hommes, elle pouvait par conséquent opérer quelques mouvements sans aucun secours extérieur, ce que n'implique même pas la définition du vieux jurisconsulte qui laisse à supposer que la force motrice est placée en dehors du bâtiment ; enfin la police d'assurance portait en toutes lettres le mot « navire ». Pour toutes ces raisons, le jugement déclara que le paiement du pilotage d'entrée était dû au pilote plaignant (1).

L'argumentation a certes sa valeur, mais on peut lui reprocher de manquer un peu de généralité. Au contraire, la décision rendue au Havre en 1912 est basée sur des motifs moins spéciaux et, partant, beaucoup plus intéressants. Les circonstances qui amenèrent en 1912 les parties devant le tribunal se résument comme suit. Le cargo-boat *Ville-de-Marseille*, aussitôt après son lancement, fut pris à la traîne par deux remorqueurs de la

(1) Trib. Saint-Malo, 12 juin 1872, D. 77.3.55.

Compagnie « Les Abeilles » pour gagner le port où il devait être achevé à flot et rencontra en petite rade le pilote Danet, dont il déclina les offres de service. La Société Anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée, constructeur du navire, fut assignée en paiement du pilotage et soutint à l'encontre de la demande du pilote, qu'une coque sortant des chantiers, dépourvue d'acte de francisation, de rôle d'équipage, de moyens de propulsion, ne pouvait être assimilée à un navire régulièrement armé et se livrant au commerce et à la navigation.

Le raisonnement était donc, à tout prendre, sensible-ment le même que celui que le Tribunal de Saint-Malo avait, 40 ans plus tôt, refusé d'admettre, et, comme son collègue de Bretagne, le juge du Havre le réfuta, mais avec une vigueur beaucoup plus grande et une logique bien plus pénétrante.

Après avoir, en effet, souligné que c'est au moment où le navire « quittant le chantier va être] exposé aux premiers risques de la mer qu'il reçoit son nom par la cérémonie du baptême et qu'il naît ainsi à la vie maritime », il déclare que la construction lancée est, au vrai sens du terme, un bâtiment de mer et que déjà, à ce premier point de vue, on devrait la considérer comme soumise à l'application de l'article 34 qui intéresse *tout bâtiment* sortant d'un port ou y entrant. En outre, le rédacteur fait observer très justement que la francisation et le rôle d'équipage sont des formalités imposées aux armateurs, mais sans aucune corrélation avec les pres-

criptions concernant le pilotage et que d'autre part, peu importe que les navires soient ou non pourvus de moyens de propulsion, puisque jamais on ne conteste qu'un voilier démâté ou un vapeur désemparé de sa machine soient tenus d'avoir le pilote à leur bord. Tout ceci n'a du reste qu'une valeur secondaire, car le point principal sur lequel s'appuient les considérants pour faire payer au pilote Danet le salaire qu'il réclamait, le point qu'on s'est efforcé de mettre en pleine valeur, c'est que la législation sur le pilotage « a pour objet propre non seulement de donner une aide au navire piloté, mais surtout d'empêcher qu'il ne devienne une cause de danger pour les autres et de protéger ainsi la navigation d'une façon générale en assurant la sécurité des ports à l'entrée et à la sortie (1) ». Et précisément, si cette sécurité est parfois compromise par des navires munis de tous les organes destinés à faciliter leurs évolutions, à plus forte raison peut-il en être ainsi quand est remorquée dans un chenal ou à travers des bassins une masse inerte qui offre une prise énorme aux vents et aux courants et qui est, par cela seul, une cause de danger plus sérieuse qu'aucun autre bâtiment.

La même raison supérieure de sécurité nous fait admettre l'obligation du pilotage pour les vieux navires destinés à être démolis, bien que la jurisprudence ait

(1) Jugement du Tribunal du Havre, *Revue internationale du droit maritime*, 1912, p. 829.

manifesté sur ce point quelques divergences d'appréciation.

Tout d'abord, en effet, un jugement rendu par le Tribunal de Nantes le 25 juin 1895 a disposé qu'un vieux voilier, jaugeant plus de 80 tonneaux et ayant un tirant d'eau de 2 m. 30, était dispensé de recourir aux services des pilotes pour cette raison que, transformé en ponton et faisant un dernier déplacement à la remorque pour gagner l'endroit de sa démolition, il n'avait rien de commun avec « un navire neuf qui vient d'être lancé et dont la qualité est entière, bien qu'il ne soit pas encore pourvu de son gréement ». Le bâtiment, aux yeux des juges, ne remplissait plus, au terme de sa carrière, aucune des conditions indispensables à l'usage auquel il était destiné (1).

Le dernier argument qui est, à vrai dire, assez imprévu, n'est pas fait pour donner des idées claires sur les rapports existant entre le genre de construction d'un bâtiment et le service qu'il doit fournir. De plus, il n'est pas aisé de comprendre quelle différence sépare, au point de vue de la difficulté de manœuvre, une coque neuve et inerte d'une coque usée et non moins inerte ; toutes deux sont pareillement sujettes à se causer à elles-mêmes de graves avaries, à en causer à d'autres navires, ou bien encore à aller par le fond en cas de collision avec un corps fixe ou flottant et, dans le second cas, il est clair

(1) *Revue internationale de droit maritime*, t. 12, p. 309.

que plus un bateau est vermoulu, plus les chances de perte sont grandes.

Ces idées très simples ont certainement été envisagées par les juges de Boulogne-sur-Mer qui, dans une décision du 16 septembre 1913, abandonnèrent la manière de voir du Tribunal de Nantes et condamnèrent un voilier réduit comme le précédent à l'état de ponton, acheté comme le précédent aussi, pour la démolition, à payer les droits de pilotage en stipulant que si le décret de 1806 (art. 34) et le règlement spécial au port de Boulogne-sur-Mer du 4 mai 1899 (art. 96 et 97) ont voulu, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, obliger les navires entrant au port ou en sortant à prendre le pilote, ils ne peuvent excepter de cette règle une épave ne gouvernant plus, prise en remorque, et par conséquent susceptible de causer des dommages plus facilement qu'un navire manœuvrant par ses propres moyens (1). La sentence ainsi motivée nous semble à tous points de vue satisfaisante en même temps que conforme à la fois à la logique et à l'intérêt sainement entendu de la navigation.

La portée de l'obligation du pilotage est donc très large et il faut la concevoir comme atteignant, sauf les exceptions que nous aurons à faire connaître, tout bâtiment quel qu'il soit, depuis le moment où, brillamment pavoisé, il prend possession de son élément au milieu des applaudissements des spectateurs, jusqu'au jour

(1) *Revue internationale de droit maritime*, 1914, p. 564.

moins glorieux où s'abattent sur ses flancs dépeints les marteaux et les haches des démolisseurs. Mais il faut bien remarquer que pour que les pilotes puissent utilement faire état de l'article 34, le navire doit entrer dans un port ou pénétrer à l'intérieur d'une rade. Ainsi le Tribunal de commerce du Havre, statuant sur renvoi de la Cour de cassation à propos du vapeur *Zeeland* de la Red Star Line, espèce déjà citée précédemment, a jugé que le paquebot n'avait rien à payer aux pilotes de Cherbourg parce que, étant resté à deux milles au large pour le débarquement de ses passagers et n'étant entré ni dans le port ni dans la rade, les dispositions de l'article 34 du décret du 12 décembre 1806 et 413 du règlement du 29 août 1854 ne lui étaient pas applicables (1). Ceci est l'évidence même et ne saurait être discuté.

Naturellement le principe de l'obligation du pilotage comporte des sanctions et il est très certain que si ces sanctions n'existaient pas, la prescription de l'article 34 resterait lettre morte ou n'aurait guère qu'une valeur théorique. Les rédacteurs du décret-loi ont pour cette raison indiqué avec soin les conséquences du refus de l'assistance proposée au navire par le lamaneur rencontré soit au large, soit à proximité du port. Ces conséquences varient suivant qu'on les considère au regard du pilote ou au regard du capitaine.

Examinons d'abord la situation du pilote évincé. Un

(1) Trib. Havre, 24 avril 1904 ; Autran, *loc. cit.*, t. 20, p. 367.

préjudice lui ayant été causé, il peut prétendre, et d'après le texte fondamental et d'après les principes généraux du droit, à une indemnité : en l'espèce, le capitaine doit lui verser le montant du pilotage, calculé depuis l'endroit de l'arraisonnement jusqu'au port, montant auquel s'ajoutera bien entendu le prix du pilotage réglé au pilote effectivement embarqué par la suite. Par conséquent, le capitaine verra porter à son débit autant de droits de pilotage qu'il aura refusé de pilotes, étant néanmoins entendu que l'indemnisation de ceux qu'il aura lésés ne sera pas toujours calculée sur des bases identiques : ainsi, dans le cas cité plus haut du steamer *Johannis-Coulzis*, comme le pilote refusé avait, après sa conversation avec le commandant grec, embarqué sur un bâtiment de tonnage plus réduit, le Tribunal de commerce de Rouen lui alloua la différence comprise entre la somme qu'il aurait touchée du bâtiment hellène et celle que lui avait rapportée la conduite du vapeur assisté par lui.

D'autres conséquences — moins directes celles-là — existent aussi et sont de nature à intéresser à peu près autant les capitaines et, par ricochet, les armateurs. Elles se trouvent toutes contenues dans les termes suivants qui sont partie intégrante de l'article 34 : « Si le capitaine ne prend pas le pilote, il demeurera responsable des événements. » Rien ne se justifie plus aisément : dans l'hypothèse prévue par le texte, le capitaine commet ce qu'on est convenu d'appeler une baraterie de

patron, et puisqu'il se croit plus sage que la loi, comme l'a écrit un savant auteur, il est juste qu'il subisse les suites de sa présomption (1). Or, ces suites sont de genres divers et ne laissent pas que d'être parfois fort onéreuses.

Le capitaine répond, en effet, de tous les dommages que son inexpérience des lieux ou ses mauvaises manœuvres ont causés à d'autres navires ou à des quais et estacades appartenant à des tiers, ainsi que de la perte de vies humaines qui en résulte parfois. Une espèce déjà ancienne, mais pourtant très intéressante parce qu'elle a bien souligné cette responsabilité du capitaine fautif, a été portée devant le Tribunal de commerce du Havre en 1879, et la résumer en quelques lignes ne paraîtra pas superflu.

Le 19 juin 1878, le steamer *François-I^{er}* sortait du port du Havre, transportant à Honfleur un grand nombre de passagers lorsqu'à l'ouvert des jetées, il aborda le steamer anglais *Alliance* et fut gravement avarié par le travers de la machine ; plusieurs de ses passagers furent, au moment de la collision, blessés plus ou moins sérieusement. Une expertise fut ordonnée à la suite de laquelle le tribunal rendit un jugement, mettant la responsabilité entière de l'événement à la charge du capitaine de l'*Alliance*. Celui-ci avait navigué de longues années sur les paquebots du service de Southampton et connaissait

(1) Desjardins, *Traité de droit commercial*, t. II, n° 469.

certes le régime des courants de la baie de la Seine. Mais, ayant cessé de venir au Havre trois ou quatre ans avant l'accident et ayant perdu la pratique constante du port, il avait mal combiné son entrée par suite de la fausse appréciation de l'intensité des courants et fait une mauvaise manœuvre, cause de l'accident. La faute commise par le commandant anglais, disait le jugement, est « d'autant plus lourde qu'il avait refusé l'assistance d'un pilote qui lui avait offert ses services, alors qu'il se trouvait encore au large ». C'est pourquoi fut prononcée contre lui condamnation à payer : 1° les réparations du *François-I^{er}* nécessitées par l'accident ; 2° le chômage du même vapeur pendant son indisponibilité ; 3° une rente viagère annuelle de 2.400 francs à une famille dont plusieurs membres avaient été blessés ; 4° diverses autres indemnités ou dommages-intérêts à des matelots ou autres personnes mis à mal pendant la collision (1).

La responsabilité du capitaine dans le cas qui nous occupe a encore été mise en lumière à un point de vue différent par une décision du Tribunal de commerce de Marseille rendue à la date du 23 juillet 1905 et confirmée par la Cour d'Aix le 6 janvier 1909. Il s'agissait en l'espèce d'un vapeur russe, le *Michele-Archangelo*, qui, à l'entrée du canal à profondeur variable unissant Jénikalé à Kertch, paya le pilote et le congédia aussitôt, malgré

(1) Tribunal du Havre, jugement du 24 septembre 1878. *Recueil du Havre*, 1879.1.7.

l'obligation édictée par les règlements locaux de garder celui-ci à bord, puis alla s'échouer un peu plus tard sur un banc de sable non porté sur les cartes. Les deux juridictions devant lesquelles fut portée l'affaire reconnurent que le capitaine, en agissant comme il l'avait fait, avait commis une faute « lourde et délictueuse » parce que, s'il avait eu un pilote pour l'assister, « ce dernier aurait pu lui signaler l'existence d'un banc de formation récente non prévu sur les cartes et, par cet avis ou toute autre indication de route, lui permettre d'éviter l'échouement ». Pour cette raison le capitaine du vapeur, qui était en même temps son armateur, fut non seulement déclaré irrecevable à mettre à la charge des réceptionnaires de la cargaison par la voie d'un classement d'avaries grosses une partie des conséquences de cette faute dommageable pour le navire, mais, bien plus, il fut déclaré tenu d'indemniser les réceptionnaires de la cargaison pour toutes les conséquences ayant résulté de sa faute (1). Dans un autre cas beaucoup plus ancien où le capitaine était également propriétaire du navire, il a été jugé que le refus du pilote rendait impossible le délaissement du bâtiment aux assureurs (2).

Bref, le capitaine qui refuse le pilote commet une faute. Si un accident se produit par la suite, c'est à lui de dédommager ceux qui en ont souffert à un titre quelconque

(1) *Revue internationale de droit maritime*, t. 25, p. 189.

(2) Tribunal du Havre, jugement du 7 novembre 1854, *Recueil du H. 2*, 1855.1.71.

et il est responsable juridiquement sur tous ses biens, quoiqu'en pratique il ne soit jamais poursuivi civilement pour les conséquences de ses fautes nautiques, sa mise en cause n'ayant d'autre but que d'atteindre, en vertu de l'article 216 du Code de commerce, l'armateur dont il est le préposé.

De sérieux correctifs viennent par ailleurs restreindre notablement l'étendue de cette responsabilité.

En premier lieu, le capitaine est toujours autorisé à administrer la preuve contraire suivant les règles de droit commun dont l'article 230 du Code de commerce n'est qu'une application, et à établir que l'événement qu'on lui impute a été causé par une force majeure, ou par la faute d'autrui, ou par le refus du pilote de lui prêter assistance. Ensuite certaines conventions ont pour effet de rendre les recours contre les armateurs plus difficiles : telle est la clause dite « négligence clause », insérée de plus en plus fréquemment dans les connaissements ou chartes-parties qui déplace le fardeau de la preuve et qui est opposable à tous les intéressés sur la cargaison, clause dans laquelle le propriétaire du bâtiment déclare s'exonérer des barateries, fautes et négligences quelconques du capitaine et des gens de l'équipage (1) ; telle est aussi la stipulation manuscrite souvent portée par les polices d'assurances maritimes qui permet au navire assuré de faire tous mouvements ou toutes manœuvres

(1) Cour de Montpellier, 6 décembre 1889. Autran, t. 6, p. 257.

à l'entrée et à la sortie des ports sans le secours d'aucun pilote et dont l'armateur peut exciper vis-à-vis de ses assureurs au cas où ceux-ci contestent notamment la faculté de délaisser le bâtiment perdu dans des circonstances analogues à celles ayant motivé le jugement rendu au Havre en 1855, que nous avons rapporté.

Malgré cela, l'obligation du pilotage, définie et sanctionnée comme nous l'avons vu, grève lourdement la navigation. Elle soulève de la part des armateurs des réclamations acerbes qui s'expliquent très bien à cause de l'extension vraiment abusive donnée à l'article 34 du texte fondamental par les règlements spéciaux et par la jurisprudence. Aussi les autorités compétentes ont-elles été conduites plus ou moins récemment à introduire dans notre législation des dispenses du pilotage ou, pour employer le terme consacré, des franchises au profit de certaines catégories de bâtiments.

Ces franchises ne datent pas d'hier. Leur utilité se fit sentir dès le premier Empire, puisque le décret-loi « excepte de l'obligation de prendre pilote les maîtres au grand et au petit cabotage commandant des bâtiments français au-dessous de 80 tonneaux lorsqu'ils font habituellement la navigation de port en port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières (1) ». Par conséquent, le bénéfice de la dispense était refusé aux capitaines étrangers que la politique alors en faveur s'appliquait, à

(1) Décret-loi du 12 décembre 1806, art. 24.

l'aide de mesures ultra-protectionnistes comme le droit de tonnage et la surtaxe de pavillon, à éloigner de nos ports, et d'autre part, il n'était accordé aux nationaux que lorsque ceux-ci réunissaient toutes les conditions requises (1). Mais les choses ne sont pas restées en leur état primitif et des changements leur ont à diverses reprises été apportés. D'abord, la rédaction des lois sur la marine marchande qui consacrent le principe admis par le décret fondamental est tout à fait différente : il y est question non plus des capitaines, mais des navires eux-mêmes. Le changement n'est pas à l'avantage de la clarté et la nouvelle forme des textes adoptés, d'abord le 29 janvier 1881, puis les 30 janvier 1893 et 12 mai 1905, rend difficile la compréhension des mots « effectuant la navigation de port en port ou à l'embouchure des rivières ». Ainsi que le remarque à juste titre M. Paul Meunier (2), ce qui s'appliquait parfaitement au capitaine se conçoit moins aisément pour le navire auquel on prête peut-être un peu trop d'intelligence. Toutefois, un point qui a bien son intérêt mérite d'être relevé, puisqu'aucun éclaircissement ne ressort des débats préparatoires à la loi de 1881 : en dehors de la question de sécurité qu'il ne faut à aucun prix négliger et à laquelle s'étaient surtout attachés les auteurs du décret de 1806, se place la question fiscale,

(1) Jugement du Tribunal de Nantes, 30 septembre 1865, *Rec. de Nantes*, 1865.1.269, et du Tribunal de Saint-Nazaire, jugement du 8 octobre 1877, *Rec. de St-Nazaire*, 1877.1.389.

(2) P. Meunier, *loc. cit.*, p. 174.

elle aussi de première importance. Or, en matière de droits et de taxes, c'est le navire lui-même qui, aux yeux du législateur, prend une sorte de personnalité, c'est lui-même qui est frappé et non pas son capitaine ou son équipage ; et si l'on examine la question sous cette face nouvelle, l'énoncé de nos lois, quoique restant un peu flou, devient au moins compréhensible sans trop de difficultés.

Des modifications d'un autre genre ont porté sur la limite de la jauge admise par le décret fondamental à faire état de la franchise. Le chiffre de 80 tonneaux était à l'époque suffisant par rapport à la dimension des bâtiments exploités. Mais il était cependant incomplet, puisque la navigation à vapeur ne rentrait pas encore dans le domaine des réalisations pratiques. D'où une lacune qu'il devint par la suite nécessaire de combler : elle disparut avec l'entrée en vigueur de la loi de 1881 qui, tout en conservant pour les voiliers un tonnage maximum de 80 tonneaux, étendit le bénéfice de la franchise aux vapeurs d'un tonnage net de 100 tonneaux au plus. Les mêmes dispositions furent reproduites par la loi du 30 janvier 1893 et peut-être subsisteraient-elles toujours à l'heure actuelle, si le décret du 22 juin 1904 n'était venu, en obligeant à prendre en considération dans les calculs certains espaces auparavant laissés de côté, élever la jauge nette des vapeurs dans une proportion variant entre 27 et 70 0/0 et celle des voiliers dans une proportion oscillant de 47 à 89 0/0. Des plaintes s'éle-

vèrent de toutes parts parce que l'élévation ainsi obtenue eut pour effet d'astreindre à l'obligation un certain nombre de petits navires qui en étaient exempts jusquelà. Le Comité central des armateurs de France qui les rassembla établit à ce sujet des exemples absolument typiques : « Un voilier de 80 tonneaux de jauge nette et d'une portée en lourd de 130 tonnes », est-il écrit dans une de ses circulaires (1), « faisait des voyages de Dunkerque à Saint-Malo. Affrété à 5 francs la tonne, ce petit bâtiment rapportait un fret total de 650 francs. Il devra payer maintenant environ 40 francs à Dunkerque et, à son entrée à Saint-Malo, au moins 60 francs de pilotage, soit à peu près 18 0/0 du fret brut. Pareillement, un petit vapeur de 98 tonneaux de jauge nette et qui a maintenant plus de 100 tonneaux faisait deux fois par semaine le service entre le Havre et Cherbourg. Le pilotage dans ces deux ports va lui coûter 100 francs au moins. En lui supposant un fret de mille francs entre l'aller et le retour, ce qui constitue une jolie moyenne rarement atteinte aujourd'hui, c'est 10 0/0 d'enlevé sur le fret brut de ce bateau. Dans un cas comme dans l'autre, l'armateur devra renoncer à ce trafic. »

Il y avait là, de toute évidence, quelque chose de choquant et qu'il était impossible de maintenir sans injustice. Le ministre du Commerce reconnu sans peine, à la tribune du Sénat, les conséquences fâcheuses du décret

(1) Comité central des armateurs de France, circulaire n° 290, p. 820.

et exprima l'avis catégorique que certains armateurs avaient subi un véritable dommage. La Chambre et le Sénat se mirent rapidement d'accord, l'urgence ayant été déclarée et, moins d'un mois plus tard, la loi du 12 mai 1905, actuellement en vigueur, porta la limite de la franchise à 150 tonneaux de jauge nette pour les vapeurs et à 100 tonneaux de jauge nette pour les voiliers.

On pourrait croire que cette mesure équitable donna satisfaction aux esprits les plus portés à la critique. Tel ne fut pas le cas cependant, car deux ans à peine après son vote, l'honorable sénateur de la Manche, M. Cabart-Danneville, déposa sur le bureau du Sénat, le 11 février 1907, une proposition de loi ainsi conçue :

Article unique. — La limite du tonnage admis par l'article 8 de la loi du 30 janvier 1893 à la franchise du pilotage est portée de 80 à 100 tonneaux pour les voiliers, de 100 à 150 tonneaux pour les vapeurs *faisant exclusivement le cabotage de port français à port français.*

De l'énoncé du projet, résulte par conséquent en première ligne le refus de la franchise aux navires étrangers présentant les conditions requises [par la loi] française et en jouissant quant à présent. Leur droit à ce bénéfice ne saurait, en effet, susciter le moindre doute et a été officiellement reconnu par le ministre de la Marine, dans une dépêche du 1^{er} février 1894, adressée au préfet maritime du 4^e arrondissement. « La franchise du pilo-

lage », écrivait-il (1), « doit être accordée aux navires des nations énumérées dans la circulaire du 17 avril 1893 (*Bull. off.*, p. 511) dans les mêmes cas qu'aux navires français, c'est-à-dire quand ils jaugeant moins de 80 ou 100 tonneaux et proviennent d'un port compris dans la zone de notre cabotage. Si la loi du 30 janvier 1893 a spécifié que cette franchise est accordée aux navires *français*, c'est uniquement à l'encontre des nations sans traités avec la France, lesquelles, en l'absence de tout qualificatif, auraient pu être tentées de réclamer l'application de la même faveur à leurs navires, comme cela s'est produit sous l'empire de la loi de 1881, où le qualificatif de « français » ne figurait pas. » Plus récemment, un arrêt de Cassation du 4 mai 1908 (2) rendu sur le même objet a établi que « la convention franco-anglaise du 28 février 1882 a accordé aux navires français dans le Royaume-Uni et aux navires anglais en France et en Algérie le même traitement que celui consenti aux navires nationaux ». L'exception faite par l'article 9 de la convention touchant le cabotage dont le régime reste soumis aux lois des deux pays vise seulement, d'après l'interprétation de la Cour suprême, le petit cabotage qui par sa nature échappe à une réglementation internationale, et par conséquent « en décidant que le vapeur

(1) Chambre de commerce de Bordeaux, Compte rendu des travaux, 1894, p. 324.

(2) *Revue internationale de droit maritime*, 1894, p. 324, ou *Recueil des actes réglementaires*, p. 122.

anglais *Achille*, jaugeant moins de 150 tonneaux et faisant le cabotage de Londres à Glasgow, était dispensé de prendre pilote lorsqu'il a passé, le 30 août 1905, en rade de Saint-Nazaire, l'arrêt attaqué, loin de violer les textes susvisés, en a fait au contraire une exacte application ».

Quelles étaient donc les raisons pour lesquelles M. Cabart-Danneville estimait nécessaire un changement législatif ? « Il s'est produit ce fait », disait l'exposé des motifs, « que, pendant que nous élevions les limites à la franchise des droits de pilotage de 80 à 100 tonneaux pour les voiliers, et de 100 à 150 tonneaux pour les vapeurs, les autres puissances maritimes ne modifiaient en rien les anciennes limites. Les étrangers ont continué à respecter les arrangements internationaux que seule la France violait à son détriment. Aussi, pendant que tous les voiliers français de 80 tonneaux et les vapeurs français de 100 restent soumis aux droits de pilotage dans tous les ports étrangers, les navires étrangers similaires qui fréquentent nos ports bénéficient de cette erreur volontaire, ils sont soustraits aux droits de pilotage. »

Le projet de l'honorable sénateur de la Manche parlait, on le voit, d'un excellent sentiment puisqu'il tendait, dans l'esprit de son auteur, à assurer énergiquement la protection de notre marine marchande. Pourtant il fut combattu par un certain nombre de Chambres de commerce et par les armateurs eux-mêmes. Les objections, du reste très fondées, qui furent produites à son encon-

tre se résument de la façon suivante : la thèse proposée est 1^o fausse en ce qui concerne l'étranger ; 2^o dangereuse en ce qui concerne notre propre marine. Elle est fausse en ce qui concerne l'étranger parce que, soit en Angleterre, soit en Allemagne, les navires, quel que soit leur tonnage, sont affranchis totalement du pilotage dans un grand nombre de ports. Aussi le législateur français, loin de violer les traités internationaux, a-t-il contribué à leur application exacte et intégrale en faisant disparaître une inégalité dont les navires français en deçà d'un certain tonnage étaient seuls à profiter. En second lieu, les idées de M. Cabart-Danneville sont dangereuses pour notre propre marine. Ce n'est pas que la réforme du tonnage ait été réalisée au détriment de notre pavillon, comme le prétend l'exposé des motifs, puisque la loi du 12 mai 1905, en élevant la limite de la jauge qui conférait la franchise du pilotage, a replacé nos bâtiments dans la situation où ils se trouvaient antérieurement au décret du 22 juin 1904. Mais la mesure préconisée aurait pour effet de refuser l'octroi de la franchise aux navires pratiquant le cabotage international de sorte que pour atteindre un petit nombre de bâtiments étrangers fréquentant nos ports et susceptibles d'être touchés, le Parlement préjudicierait à un nombre beaucoup plus grand de navires français. Le Sénat se rendit compte que le remède serait pire que le mal, pour employer les termes mêmes des armateurs, et il fit classer avec soin le document dont nous venons de retracer la fortune dans un de ces innom-

brables cartons qu'une épaisse couche de poussière protège en peu de temps contre les regards indiscrets.

Aussi bien la loi du 12 mai 1905 subsiste toujours, sans aucune restriction, et les caboteurs à voiles ou à vapeur, français ou étrangers, restent dispensés des droits de pilotage si leur jauge le leur permet. Un seul correctif vient restreindre dans une faible mesure la portée de la règle : le capitaine d'un bateau jouissant de la franchise commet une faute et engage sa responsabilité s'il néglige, malgré sa connaissance incomplète et insuffisante des endroits qu'il parcourt, de recourir à l'assistance d'un lamaneur (1).

Le premier tempérament à l'obligation du pilotage que nous venons d'étudier mérite d'être approuvé sans restriction. Il constitue pour les bateaux qui en bénéficiaient une protection efficace et si, par malheur, cette protection venait jamais à disparaître, c'en serait fait de l'armement au cabotage dans l'intérêt exclusif duquel elle existe. En effet, les deux conditions requises : nombre de tonneaux et genre de navigation, qui paraissent au premier aspect entièrement distinctes, se cumulent au contraire pratiquement. Pour s'aventurer dans les petits ports du littoral asséchés à marée basse, offrant peu de profondeur d'eau au retour du flot, il faut des bateaux à vapeur ou à voiles de faibles dimensions, construits spécialement pour des traversées côtières, presque tou-

(1) Cour d'appel de Rouen, arrêt du 30 mai 1894. *Revue internationale de droit maritime*, t. 10, p. 173.

jours très courtes. Certaines lignes doivent même assurer des départs assez réguliers et assez fréquents pour ne pas laisser le temps aux chargeurs d'acheminer leurs envois par voie ferrée, et dans bien des cas l'impossibilité pour d'aucuns de répondre à cette condition essentielle de succès a été une des causes principales qui les ont placés en mauvaise situation financière. D'où, pour les capitaines au cabotage, une pratique constante des endroits qu'ils fréquentent, et des connaissances locales aussi approfondies que celles des pilotes auxquels ils n'ont nul besoin de recourir. La franchise s'impose déjà pour eux à ce premier point de vue ; elle a encore l'immense avantage de permettre aux lignes côtières de lutter — péniblement d'ailleurs — contre les tarifs de guerre des compagnies de chemins de fer qui leur font une redoutable concurrence.

Pour cette double raison, il est à souhaiter qu'elle ne subisse aucune retouche d'ici longtemps. Si les limites admises par la loi de 1905 venaient quelque jour à ne plus répondre aux besoins de la navigation, il faudrait apporter le plus grand soin dans la détermination du nouveau chiffre de tonnage à adopter, qui devrait être orienté, nous ne craignons pas de le dire, dans le sens d'une augmentation plutôt que dans celui d'une diminution.

La franchise du pilotage jusqu'à un tonnage déterminé n'est pas l'unique exception au principe établi par l'article 34 du décret de 1806. L'exonération du paiement des

droits se conçoit encore très bien, en théorie surtout, à la condition qu'une licence de capitaine pilote soit, après l'accomplissement de formalités déterminées, accordée aux commandants de certains navires. A l'heure actuelle, l'unique port de France où ce procédé trouve application est le port de Marseille. Le brevet de pilote y est, aux termes du décret du 8 mars 1889 (1), conféré aux capitaines au long-cours ou aux officiers de la marine militaire naviguant au commerce, lorsqu'ils subissent avec succès devant la Commission instituée par l'article 3 du décret-loi de 1806, un examen identique à celui que subissent les pilotes. Ils doivent en outre justifier devant le commissaire de l'inscription maritime qu'ils sont entrés au port de Marseille ou qu'ils en sont sortis au moins 18 fois dans l'espace de trois ans, la dernière fois un an au plus avant l'examen ; deux de ces mouvements doivent avoir été effectués depuis le jour où chaque candidat a reçu le commandement de son navire.

La licence ainsi conférée n'a qu'une existence assez précaire, car elle se périme si son titulaire reste un an sans entrer dans le port ou sans en sortir.

Telle qu'elle est pratiquée, la mesure dont nous venons de retracer en quelques lignes les traits généraux jouit d'une grande faveur près de l'armement qui en réclame avec insistance la généralisation. Les propriétaires de navires qui exploitent des bâtiments d'un tonnage trop

(1) Décret du 8 mars 1889, *Bull. off.*, 1889.1.383, ou *Annuaire du Comité central des armateurs de France*, 1904, p. 685.

considérable pour jouir de la franchise et affectés à la navigation de cabotage ont appelé, au début de l'année 1907, l'attention des pouvoirs publics sur le préjudice énorme que porte à leur industrie le paiement répété de taxes de pilotage, le plus souvent fort élevées. Des calculs très curieux ont été établis qui ont dévoilé la situation financière d'un certain M. X..., armateur de six vapeurs côtiers dont deux jaugent entre 196 et 256 tonneaux. Ces deux bâtiments ont en un an acquitté 28.242 francs de pilotage, c'est-à-dire que cette somme a dépassé de 2.553 francs les salaires payés à l'équipage pendant le même laps de temps ; elle représente en outre 85 0/0 de la dépense en combustible, ou le double de la prime d'assurance, ou environ 20 0/0 de la valeur des navires, de sorte que « en un peu moins de cinq ans l'armateur verse à la caisse des pilotes, en échange de services que ses capitaines se sont bien gardés de demander, la valeur de ses deux vapeurs » de sorte que aussi « si l'on admet que la durée normale d'un vapeur est de 20 ans, notre armateur aura versé aux pilotes *quatre fois leur valeur*, soit 560.000 francs (1) ».

Des constatations pareilles semblent, à juste titre, révoltantes à ceux qui les font et qui en supportent les effets pécuniaires ; elles sont aussi de nature à leur donner la conviction qu'une plus grande vulgarisation de la licence de capitaine pilote entraînerait pour leurs

(1) Comité central des armateurs de France, circulaire n° 433, p. 2083.

entreprises une prospérité matérielle qu'ils envient sans pouvoir y atteindre.

Cependant, quoique nous ne puissions pas, à ce que nous croyons, être taxé de partialité en faveur des pilotes, et quoique nous ne méconnaissions nullement le bien-fondé des plaintes de l'armement, nous ne pouvons nous empêcher de faire de sérieuses réserves à l'égard desdites licences qui, à notre sens, appellent la critique au double point de vue de la sécurité de la navigation et de la défense nationale.

Il ne s'agit certes pas ici d'établir une incompatibilité absolue entre les deux professions de capitaine et de pilote — nous avons dit ailleurs que l'instruction des premiers est nettement supérieure à celle des seconds — ou de renforcer les privilèges du corps très exclusif et très fermé des pilotes qu'on accuse parfois de perpétuer, en plein *xx^e* siècle, l'existence des corporations du *Moyen Âge*. Mais le sujet est délicat et rend nécessaires des efforts pour éviter les exagérations dans un sens comme dans l'autre.

Aussi bien, un premier point ne saurait soulever aucun doute, et les armateurs ont tout lieu de s'en réjouir : le balisage maritime a, depuis une trentaine d'années, réalisé des progrès étonnants.

Les phares, les bouées, les cloches sous-marines, les cornes et signaux de brume se sont multipliés et rien n'est plus impressionnant, par exemple, que de voir, à la sortie du Goulet de Brest, dans des parages dangereux

où, il y a environ un quart de siècle, existaient à peine trois ou quatre phares, briller ou s'éclipser pour paraître plus clairs une trentaine de feux multicolores, les uns perçant les ténèbres par leur immobilité même, les autres moirant de paillettes d'argent avec leurs faisceaux lumineux la surface agitée des eaux ; tous, échelonnés tant sur les récifs entourés d'écume et sur les îles désertiques d'Ouessant, de Sein et de Molène que sur la côte, depuis les premiers dangers du Four jusque passé le redoutable Raz où beaucoup se sont engagés et ne sont revenus que pour aller s'échouer, éternellement endormis, sur le sable fin de la Baie des Trépassés (1). Bien plus, en ce domaine comme en tant d'autres, la science n'a pas dit son dernier mot et on peut à bon droit espérer que, dans l'avenir, les signaux hertziens appliqués à la direction des navires leur permettront de traverser des endroits difficiles avec un minimum de risques, non encore atteint aujourd'hui.

Rien de surprenant, par conséquent, à ce que, si l'on prend en considération les perfectionnements déjà réa-

(1) « En 1826 et en 1830 encore, toute la mer était ténébreuse... Peu à peu la lumière se fait... La France s'avance en mer pour recueillir les vaisseaux, éclairant d'un soin admirable toutes les pointes de la Bretagne. A l'avant-garde de Brest, à Saint-Mathieu, à Penmarch, à l'île de Sein, tout est couronné de feux, tous différenciés, par éclairs de minutes ou de secondes, qui disent au navigateur : Gare ! Observe ce rocher... Fuis cet écueil... Tourne ici... Bon ! te voilà dans le port... » Michelet, *La Mer*, Chapitre des phares, p. 92.

lisés pour faciliter l'atterrissage et aussi des circonstances météorologiques exceptionnellement favorables qui se rencontrent sur certaines mers ou au voisinage de quelques ports, la licence de capitaine pilote paraisse excellente dans son principe et ne donne pas lieu, dans la pratique, à de sérieux inconvénients : tel est justement le cas de Marseille. Le mouvement des marées y est à peine perceptible et le port est doté de deux passes bien balisées qui donnent aux navires toute facilité pour effectuer leurs manœuvres d'entrée ou de sortie, sans grand danger de collision ou d'accidents et à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

Mais les difficultés de la navigation augmentent singulièrement quand il s'agit de faire escale dans des ports — qui sont presque tous dans ce cas — où la marée fait sentir ses effets quotidiens, où les courants sont sujets, comme au Havre, à de fréquents renversements, où l'atterrissage, à cause de l'état atmosphérique (brumes et « crachin » de Brest), ou à cause d'écueils ou de bancs de sable comme ceux qui parsèment la rade de Dunkerque, devient d'autant plus dangereux et susceptible de causer d'irréparables catastrophes que les feux sont plus aisés à confondre, ou moins visibles, et que la route à suivre est plus difficile à déterminer pour quiconque n'y est pas entraîné chaque jour ou même plusieurs fois par jour. Ceci est si vrai qu'au Havre, port d'accès relativement facile, les aspirants pilotes sont tenus, depuis 1904, de subir un examen spécial à la suite d'un stage prolongé

pendant trois ans s'ils veulent obtenir l'autorisation d'assister des navires dont le tirant d'eau est supérieur à 6 m. 50. Et encore la formalité ainsi exigée d'eux est-elle considérée comme un minimum de garanties jugé indispensable, qu'il serait imprudent de réduire en faveur de capitaines fréquentant le port à des intervalles plus ou moins éloignés.

A cela, sans doute, les partisans de la licence répliquent que celle-ci ne peut ni ne doit de toute évidence être établie sur les mêmes bases dans la France entière. Il faut, disent-ils, voir la question de plus haut et demander l'introduction dans les lois ou les règlements du pilotage d'un principe de liberté qui permette aux commandants de se passer du pilote, lorsque l'étendue de leurs connaissances et la fréquence de leurs voyages les mettent à même de le faire dans tel ou tel endroit déterminé.

Mais, posé ainsi, le problème devient insoluble. On voit d'ici combien il sera délicat d'arrêter pour chaque port le programme exact que les candidats devront connaître et de déterminer le nombre de fois qu'ils devront y toucher annuellement pour que leur brevet reste valable. Vraiment, un capitaine au cabotage sera fort à plaindre le jour où, en outre des multiples occupations qui lui incombent à son bord, il devra préparer cinq ou six examens différents pour obtenir le droit de piloter son navire dans les ports qu'il dessert et veiller à ne pas laisser périmer ses licences dont les conditions de validité seront différentes les unes des autres. Perspective peu

séduisante et devant laquelle hésitera plus d'un capitaine ou plus d'un officier !

Du reste, si, par impossible, la licence de pilote accordée aux capitaines en tenant compte de toutes les nécessités locales donnait pleine satisfaction aux armateurs, les critiques que nous formulons au point de vue de la sécurité de la navigation ne perdraient en rien leur force. Le résultat nécessaire d'un tel système est en effet de faire éviter systématiquement par les pilotes, dès que leur silhouette se distingue avec netteté sur l'horizon, les bâtiments qu'ils savent devoir refuser leurs services parce que sous les ordres d'un certain M. X... ou Y... nanti d'un diplôme équivalent au leur ; et il est certes permis de se demander quels événements pourraient s'ensuivre dans le cas où, le titulaire de la licence étant malade ou remplacé, son successeur leur demanderait dans un cas urgent une assistance qu'ils ne mettraient aucune bonne volonté à fournir. D'un autre côté, le brevet de capitaine pilote entraîne forcément un relâchement de la police de la navigation dans les passes et les bassins. Or, il ne faut pas oublier que pour les bâtiments affectés au grand cabotage, se trouve singulièrement diminuée la valeur d'un argument souvent produit en faveur de la franchise du pilotage pour les petits navires, et consistant à expliquer que leurs dimensions restreintes les rendent facilement manœuvrables et rendent illusoire le danger d'obstruction d'une passe ou d'« embouteillage » d'un port. Le tableau ci-dessous, dans lequel

nous avons réuni les noms et le tonnage de quelques vapeurs fréquentant le port du Havre ainsi que les lignes desservies par eux, en fera foi.

NOMS DES VAPEURS.	JAUGE NETTE EN TON- NEAUX	VOYAGES	ARMATEURS
<i>Breton</i>	2.380	Havre à Marseille et Londres et vice versa.	Cie des Messagerie maritimes.
<i>Saint-Vincent</i> . .	3.272	Rouen aux ports à Vin Algériens et vice versa.	Société Navale de l'Ouest.
<i>Saint-André</i> . . .	1 338	Anvers, Havre et Rouen à la Côte d Espagne, Marseille, Algérie, etc.	id.
<i>Havraise</i>	3.549	Havre et les ports à Vin Algériens et vice versa.	Cie Havraise Pé-ninsulaire.
<i>Barsac</i>	1.121	Hambourg, Havre, Brest, La Pallice, Bordeaux et vice versa.	Cie Worms.
<i>Sainte-Adresse</i> . .	1.683	Havre à Barry et retour (pour apporter le charbon des paquebots).	Cie Générale Trans-atlantique.

L'énumération aurait pu sans difficulté être rendue beaucoup plus longue. Elle suffit néanmoins à montrer qu'il se rencontre aujourd'hui sur les lignes de grand cabotage des unités de deux ou trois mille tonnes de jauge nette, appelées à manœuvrer fréquemment dans des bassins ou dans des chenaux plus ou moins étroits et dont l'immobilisation, même momentanée, entraînerait de graves désordres là où elle se produirait. C'est pourquoi l'obligation du pilotage par un technicien s'impose à ces navires toutes les fois qu'ils pénètrent dans

un port ou qu'ils en sortent et, à plus forte raison, toutes les fois qu'ils remontent le cours sinueux des fleuves maritimes. Sur ce dernier point, nous ne saurions mieux faire pour corroborer notre opinion que de citer un extrait d'un rapport présenté à la Chambre de commerce de Rouen, en 1907, et dans lequel sont exposés avec une grande clarté les inconvénients que présente sur la Seine le pilotage des bâtiments par leurs propres capitaines dans la partie du trajet comprise entre Villequier et le port, où cette faculté leur est laissée par les règlements : « Tout d'abord », y lit-on, « le tonnage des navires qui fréquentent le fleuve va sans cesse en grandissant : la plupart des vapeurs ont un tirant d'eau de 20, 21, 22 et 23 pieds et portent par conséquent 4, 5 et 6.000 tonnes. Il importe d'assurer à ces gros navires le maximum de sécurité dans leur parcours en rivière et la certitude de pouvoir poursuivre leur route sans être dérangés par les fausses manœuvres d'autres bâtiments. *Or, il est impossible d'arriver à ce résultat si tous les vapeurs ne sont pas dirigés par un pilote connaissant parfaitement les règlements et les usages de la navigation en Seine.* En effet, les capitaines de navires qui se passent de pilote ne peuvent pas avoir une connaissance suffisante de la direction du chenal, ils se bornent à se maintenir au milieu du fleuve, restant le plus souvent sourds aux appels des vapeurs ayant besoin de les dépasser ou de les croiser, et mouillent n'importe où, sans se préoccuper de la gêne qu'ils peuvent occasionner à la navigation générale...

« La montée et la descente des bâtiments s'opérant maintenant très fréquemment de nuit, il est indispensable, pour assurer la bonne harmonie dans les mouvements, qu'une entente étroite existe entre ceux qui dirigent les navires ; *celle entente ne peut être réalisée que par la présence d'un pilote à bord de chacun d'eux*. Or, les navires qui naviguent sans pilote échappent à tout contrôle et à toute surveillance... (1). »

L'affirmation que la généralisation de la licence de capitaine pilote compromettrait, par l'absence de contrôle qu'elle assurerait aux titulaires, la sécurité de la navigation n'est par conséquent aucunement exagérée. Cette sécurité subirait une atteinte d'autant plus grave que l'existence de l'institution même du pilotage serait très compromise : car, en outre de ce que le pilotage obligatoire est pour chaque capitaine une sauvegarde contre ses propres fautes et contre celles d'autrui, il est aux yeux des membres de la corporation la principale garantie de son maintien.

Les lourdes charges qui leur sont imposées par l'administration supérieure méritent un avantage compen-

(1) Rapport du Boullay : Chambre de commerce de Rouen, *Recueil des Travaux*, 1907, p. 342. — Dans le même sens ; Chambre de commerce de Bordeaux, *Rec.*, 1907, p. 488 ; Chambre de commerce de Cherbourg, *Rec.*, 1907, p. 91 ; Chambre de commerce de Boulogne-sur Mer, *Rec.*, 1906-07, p. 107 ; Chambre de commerce du Havre, compte rendu, 1907. — Cf. en faveur de la licence : Chambre de commerce de Brest, *Rec.*, 1907, séance du 16 mars, rapport Marfille ; Dunkerque, *Rec.*, 1907, p. 251, Rapport Beck ; La Rochelle-Pallice, *Rec.*, 1907, p. 154, et 1909, p. 662.

sateur ; celui-ci supprimé ou entamé, la ruine du pilotage serait chose faite : dans les ports de cabotage, sa raison d'être disparaîtrait ; et dans ceux que fréquentent aussi les longs-courriers, il faudrait, pour assurer la conservation de l'institution du premier Empire, restreindre les prérogatives conférées par le brevet de capitaine pilote au moyen de limitations qui sont contraires à son principe même (1).

Pour toutes ces raisons, nous sommes convaincu que point n'est besoin pour venir en aide à la navigation au cabotage de recourir à des moyens aussi dangereux et qu'il suffirait, pour lui assurer un régime plus favorable, de lui consentir des tarifs dégressifs, sur lesquels nous reviendrons dans un autre chapitre, ou, dans une certaine mesure, des abonnements dont nous dirons quelques mots un peu plus loin.

Outre les dangers d'ordre technique que nous avons développés, la généralisation de la licence de capitaine pilote présenterait encore un danger national. Les clauses de réciprocité insérées dans tous nos traités avec les pays étrangers nous feraient une obligation, comme cela a été indiqué plus haut et comme cela se passe du reste à Marseille, d'en accorder le bénéfice à leurs nationaux. Par suite, les capitaines étrangers seraient amenés, pour subir avec succès l'examen prescrit, à faire une étude approfondie de l'accès et de la topographie de nos

(1) Cf. Commission extra-parlementaire de la marine marchande, 1907. Rapport Maurice Tacouet, *Obligation et tarifs*, p. 11.

bassins, chenaux et rades. Il n'est pas nécessaire d'être très versé dans les questions stratégiques pour comprendre le péril que présente, en cas de conflit armé, la connaissance parfaite de nos ports par des étrangers au point de vue de la défense : celle-ci pourrait se trouver particulièrement compromise à Cherbourg, à Brest, ou à Lorient qui, en même temps qu'ils abritent nos vaisseaux de guerre, sont aussi visités par des navires marchands. Le danger existe du reste ailleurs qu'en France et a été signalé à la Chambre des communes du Parlement anglais par deux orateurs pendant les débats de la nouvelle loi sur le pilotage. L'un d'eux, lord Charles Beresford, cite dans son discours le trait suivant : « La première fois que je descendis la Tamise, ce fut de nuit à bord d'un vapeur belge commandé par un Belge et marchant à la vitesse de 20 nœuds. Je fus étonné de penser qu'un bâtiment étranger était à même de naviguer sur le fleuve avec cette rapidité, et ce qui me frappa le plus, ce fut que le capitaine pilotait son navire presque sans s'occuper du balisage. Le régime des eaux et la nature des fonds lui étaient si familiers que, même si les points de repère avaient été supprimés, il aurait trouvé sa route avec une égale facilité. » Et peu après le colonel Chaloner, un autre membre de l'assemblée, d'ajouter : « Les capitaines pilotes étrangers qui circulent dans les eaux anglaises ne constituent pas seulement un danger national, mais font aussi la concurrence à nos propres

pilotes et les empêchent de gagner leur vie (1). » Voilà des paroles bien faites pour donner à réfléchir, et qui, en les résumant à merveille, prouvent que nos objections offrent un vrai caractère de gravité.

Reste encore un procédé dont l'emploi rend les droits de pilotage moins onéreux pour la navigation, surtout pour la navigation au cabotage qui fait un trafic intensif avec les mêmes ports : c'est celui de l'abonnement, dans lequel l'armateur paie à la caisse de pilotage des localités où touchent ses bâtiments une somme déterminée à forfait par mois ou par an, par navire ou par nombre de navires.

Le système n'a en aucune façon le mérite ou le tort, suivant le point de vue auquel on se place, d'être absolument nouveau et original. Il est consacré en premier lieu par l'article 49 du plus récent de nos règlements spéciaux sur le pilotage, celui du 29 août 1901, intéressant le 3^e arrondissement. Le préfet maritime peut, en effet, y autoriser les navires à vapeur faisant un service régulier entre deux ports de France ou entre un port de France et un port étranger à contracter un abonnement réduisant de moitié les droits de pilotage qui leur incombent, sous la condition expresse qu'ils reviennent au même point une fois par mois au moins ; si le pilote est utilisé, il est rémunéré suivant le tarif sans que l'ac-

(1) *Parliamentary Debates*, friday november 22^d 1912, volume 44, number 148, columns 776 et 779.

quittement de la taxe dispense du paiement de l'abonnement.

D'autre part, dans presque tous les ports où fonctionne un service journalier avec l'Angleterre, le même procédé assure aux Compagnies qui en sont chargées un traitement de faveur. A Dieppe, les paquebots de la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat paient un droit unique par voyage (entrée et sortie réunies) qui est de 31 fr. 20 pour les unités de 350 tonnes et au-dessus, et de 15 fr. 20 pour les unités de moins de 350 tonnes. A Calais, les paquebots de la London Chatam Railway Cy versent aux pilotes 7 francs à l'entrée et autant à la sortie, soit en tout 14 francs ; en outre, ils bénéficient d'une réduction de taxe de 2 francs s'ils arrivent et repartent à la même marée ou à des marées différentes, mais dans l'espace de quatre heures. A Boulogne-sur-Mer, le règlement s'exprime ainsi :

Article 99. — Les bateaux à vapeur faisant avec le port de Boulogne un service journalier paient :

1° S'ils transportent exclusivement des passagers : 7 fr. 50 à l'entrée ; 7 fr. 50 à la sortie.

2° S'ils transportent des marchandises en même temps que des passagers : 12 francs à l'entrée ; 12 francs à la sortie.

Les bateaux à vapeur transportant des excursionnistes et ceux affectés au service des dépêches paient, comme les bateaux à service journalier, 7 fr. 50 à l'entrée et autant à la sortie, même s'ils n'entrent qu'accidentellement dans le port.

De telles combinaisons offrent des avantages évidents. Il nous suffira, pour le prouver, de prendre comme exemple un des nouveaux paquebots à turbines assurant le service entre Dieppe et Newhaven, le steamer *Rouen* construit en 1912. D'une jauge nette de 474 tonneaux, il devrait payer, s'il embarquait le pilote en petite rade, dans un rayon de 3 milles du port de Dieppe, 0 fr. 1² par tonneau à l'entrée et 0 fr. 09 à la sortie par tonneau, soit un montant total de 99 fr. 54 à chaque voyage. Payant en réalité 31 fr. 20, il réalise donc un bénéfice de 68 fr. 34.

En présence de ces résultats, les armateurs se sont déclarés hautement partisans des abonnements. Ils ont exposé qu'il n'existait aucune raison de ne pas les appliquer sur une grande échelle aux droits de pilotage, puisque déjà ils peuvent être contractés en matière de taxes sanitaires par les navires accomplissant une navigation déterminée, à raison de 0 fr. 50 par tonneau et par an, quel que soit le nombre des voyages, et puisque aussi les péages dus aux Chambres de commerce sont réduits presque partout de 20, 25, 30 et 40 0/0 en faveur des bâtiments desservant des lignes régulières (1).

Quoique le système des abonnements présente beaucoup de bons côtés, nous sommes d'avis qu'il ne faut pas le généraliser dans de trop grandes proportions.

L'abonnement est, en effet, par sa définition même, forcément arbitraire. Pour être vraiment avantageux, il

(1) Circulaire du Comité central des armateurs de France, n° 297, p. 881.

est nécessaire qu'il réalise de grosses réductions sur le tarif; de là, pour les pilotes, un sérieux préjudice. En outre, son caractère forfaitaire oblige à ne tenir compte du tonnage des navires auxquels il est accordé que dans une proportion restreinte. Néanmoins, ces réserves faites, nous le considérons comme excellent pour les services quotidiens rapides unissant la France à l'Angleterre (1). D'un côté, les capitaines employés à cette navigation ont une pratique des deux ports entre lesquels ils vont et viennent au moins égale à celle des pilotes, et, en outre, leurs navires à grande vitesse, qui filent tous aujourd'hui de 20 à 24 nœuds, doivent accomplir le parcours dans un minimum de temps pour ne pas retarder le départ du train correspondant qui attend sous pression, le long du quai, les passagers et le courrier postal. Jamais, dans ces conditions, ils n'ont le loisir de stopper pour embarquer le pilote et il n'est que juste de leur consentir des avantages exceptionnels en raison de la fréquence tout à fait inusitée de leurs arrivées et de leurs départs. Aussi est-il très regrettable qu'au Havre les pilotes aient refusé avec obstination tout arrangement amiable pour adoucir le traitement exorbitant qu'ils imposent à la London and South Western railway Cy, dont les superbes navires acquittent chaque jour le montant intégral de la taxe, sans que jamais aucun service leur soit rendu en échange : l'abus est d'autant plus criant que

(1) Cf. le très intéressant rapport de M. Maurice Tacouet, déjà cité, p. 18 et 19.

les articles 16 et 297 du règlement de 1854 autorisent en toutes lettres l'emploi et le paiement des pilotes au mois.

Les divers moyens que nous avons indiqués et qui ont pour but de réduire les lourdes charges que le pilotage obligatoire fait peser sur l'armement ne sont pas limitatifs. La loi du 30 janvier 1893, art. 3, § 2, reproduisant le second alinéa de l'article 1^{er} de la loi du 29 janvier 1881, permet, en effet, d'augmenter, au moyen de règlements d'administration publique, le nombre des exceptions à l'obligation déjà insérées dans les textes. Nous souhaitons que ces exceptions admises à bon escient et avec une grande circonspection, si leur utilité s'impose, ne compromettent jamais aucunement l'existence du principe de l'obligation qui est la clef de voûte de l'institution du pilotage. Ici, des règles générales sont impossibles à fixer d'avance. C'est aux pouvoirs publics en même temps qu'à l'administration de la Marine d'apprécier, avec le tact et le doigté nécessaires, les mesures qu'il convient de prendre, dans le sens que nous préconisons, suivant les localités et suivant les circonstances.

§ 2. — Le monopole du pilotage.

Contrairement à ce qui se passait sous l'ancien régime, le pilotage n'est plus libre de nos jours. Il est exercé par une corporation de navigateurs commissionnés par l'Administration supérieure, après l'accomplissement de certaines formalités qui, dans leurs grandes lignes, sont

identiques sur toute l'étendue de nos côtes et soumis à sa surveillance pendant la durée de leur service actif. Un syndicat général, la Fédération des pilotes de France et des Colonies, groupe la majorité du personnel des stations de nos ports, dans le but d'étudier les moyens de défendre les privilèges actuellement reconnus et d'examiner les questions professionnelles d'ordre général ou particulier qu'il est souvent difficile de séparer complètement des conceptions politiques.

Or, parmi les points qui présentent pour les pilotes un intérêt vital, le monopole, de même que l'obligation, se place en première ligne. Rarement discuté ou critiqué quant à présent, il a été à diverses reprises formellement consacré par des décisions judiciaires ou par des textes administratifs. Ceci ne saurait surprendre, étant donné la rédaction particulièrement claire de l'article 29 du décret du 12 décembre 1806 qui défend à tout marin non reçu pilote l'ameur « de se présenter pour conduire les navires à l'entrée des ports et rivières » et qui punit les contrevenants, la première fois d'une amende de 50 francs au plus et de trois mois de prison, les peines indiquées étant portées au double en cas de récidive.

La conséquence de la disposition précitée consiste en ce que seul est pourvu de l'autorisation de conduire un navire le marin reçu pilote, c'est-à-dire pourvu d'un brevet en bonne et due forme. Mais, notons-le avec soin, ceci n'est vrai qu'autant que le bâtiment est parvenu « à l'entrée des ports et rivières », qu'autant qu'il a franchi

les limites en dedans desquelles les pilotes sont autorisés par les règlements à offrir légitimement leurs services. Au delà de ces limites, vers le large, le capitaine reste libre, s'il le juge à propos, de recourir sous réserves de contestations avec les pilotes de stations comme le Havre ou Bordeaux dont les limites n'ont jamais été définies par les règlements à l'assistance d'un « pratique », marin pêcheur que l'exercice de sa profession met à même de fournir des indications dignes de foi sur la route à suivre. Telle est du reste la conclusion à laquelle arrivent les actes réglementaires ou les décisions de tribunaux qui ont eu à envisager la question. Un jugement du Tribunal correctionnel de Dunkerque, rapporté dans la circulaire ministérielle du 18 novembre 1876 (1), a établi que « si les matelots pratiques ont le droit d'exercer leur profession sur les côtes ou en pleine mer, ce droit cesse au moment où les navires arrivent dans les ports et que, notamment pour Dunkerque, les stations à la mer des pilotes lamaneurs s'étendent à partir du port vers l'Ouest et le Nord-Ouest jusqu'au delà des bancs, de manière à pouvoir donner des pilotes aux navires arrivant dans ces directions avant leur entrée dans les passes ».

Aussi le pratique est-il obligé de prévenir le capitaine de sa qualité en mettant le pied sur la passerelle, de faire hisser le pavillon d'appel du pilote dès qu'il pénètre dans les limites d'une station et de céder la place au

(1) *Recueil des actes réglementaires*, p. 509.

pilote en titre quand il se présente. Tous les règlements spéciaux aux divers arrondissements contiennent à ce sujet des stipulations très nettes et accordent au pratique ainsi démonté une rémunération variable, mais en général proportionnelle à la distance parcourue (1); ils ne font en outre aucune distinction, ce qui est très rationnel, entre la fraude accomplie à l'entrée d'un bâtiment et celle accomplie à sa sortie. En toutes circonstances, le pratique est tenu de prendre les précautions nécessaires pour qu'il ne subsiste aucune ambiguïté sur sa qualité. Faute par lui de se conformer aux règles établies dans ce but, l'article 29 du décret-loi de 1806 reçoit pleine et entière application et d'ordinaire, lorsqu'ils se trouvent mis en présence de délits de cette nature, les juges n'apportent aucune mollesse dans la répression.

Un arrêt rendu par la Cour d'appel de Douai le 6 juillet 1910 (2) a même fait preuve d'une remarquable sévérité; il autorise, en effet, l'autorité administrative (commission ou officier chef) du pilotage à exiger, en vertu de l'article 1382 du Code civil, des réparations personnelles de la part des pratiques exerçant indûment les

(1) Voir : règlement du 29 août 1854 pour le 1^{er} arrondissement, dispositions générales, art. 10-14; règlement du 25 avril 1857 pour le 2^e arrondissement, dispositions générales, art. 41-45; règlement du 29 août 1901 pour le 3^e arrondissement, dispositions générales, art. 20 et suiv.; règlement du 3 mars 1858 pour le 4^e arrondissement, dispositions générales, art. 55-56; règlement du 23 juillet 1859 pour le 5^e arrondissement, dispositions générales, art. 8.

(2) Cour de Douai, 6 juillet 1910, Autran, t. 26, p. 14.

attributions des pilotes, sans préjudice de l'action subsidiaire qu'elle doit toujours intenter contre le capitaine ou le consignataire du bateau en recouvrement des salaires injustement perçus.

Les pêcheurs ou les matelots sujets à se laisser fasciner par l'appât de gros gains réalisés en marge du monopole des pilotes feront donc bien de réfléchir aux sérieuses conséquences qu'entraîne le mépris de celui-ci, car la décision de la Cour de Douai, quelque rigoureuse qu'elle paraisse, est absolument conforme à l'esprit de l'article 11 du règlement du 29 août 1854, article reproduit à peu près identiquement par tous les textes spéciaux aux autres arrondissements. Peu importe, au surplus, que les navires frauduleusement guidés par eux soient soumis au paiement des droits de pilotage ou qu'ils en soient affranchis : au cas où le capitaine d'un voilier de moins de 100 tonneaux ou d'un vapeur de moins de 150 tonneaux juge opportun, par suite de gros temps ou de sa connaissance imparfaite des lieux, de recourir à une assistance extérieure, il est tenu, comme ses collègues qui commandent des unités d'un tonnage beaucoup plus fort, de faire appel à un pilote reconnu par l'administration de la Marine. Telle est, en effet, l'opinion exprimée à plusieurs reprises par des circulaires ministérielles, notamment par celles du 17 septembre 1850 et du 14 mai 1890 (1), dont la jurisprudence a fait maintes applications.

(1) Cf. au sujet de ces deux textes, le *Recueil des actes réglementaires*, p. 500 et 515.

Ceci posé, que faut-il penser de la consécration quasi-unanime d'un privilège qui paraît bien archaïque en un temps où, surtout en France, le régime de la liberté dans tous les domaines rallie le plus grand nombre des suffrages, prôné dans les discours sinon toujours mis en pratique ? Bien qu'adversaire déterminé des monopoles en général, nous ne partageons pas, pour le cas spécial que nous occupe, l'avis « d'un certain nombre d'esprits sérieux qui pensent que la liberté du pilotage amènerait la concurrence et que, sous ce stimulant, des pilotes iraient prendre les navires au large et les conduiraient dans le port à des conditions bien moins onéreuses que celles actuelles (1) ». Le système dont est fait l'éloge aurait ici le grave inconvénient de laisser les lamenens se comporter à leur gré et de restreindre la surveillance efficace exercée sur eux présentement. On est donc bien fondé à se demander quelles en seraient les répercussions sur un service aussi important pour la navigation et qui ne peut fonctionner à la satisfaction de tous qu'à la condition que les heurts et les désordres, inévitablement liés à l'absence ou tout au moins à l'insuffisance de direction, soient évités avec soin. En outre, la meilleure garantie de la capacité des candidats et des titulaires à un emploi quelconque, c'est l'assurance de trouver une rémunération avantageuse, proportionnée à la somme d'efforts qu'ils ont dû déployer pour acquérir

(1) Cyprien Fabre, Rapport à la Chambre de commerce de Marseille (27 juin 1879). *Compte rendu des séances*, 1879, p. 33.

les connaissances et la formation spéciale requises par leur genre de travail. Précisément la liberté amènerait à bref délai, les pilotes enchérissant au rabais les uns sur les autres, l'avilissement des salaires qui écarterait du métier les hommes les plus capables et les plus intelligents : résultat déplorable à la fois pour la marine marchande et pour la marine militaire, dont les pilotes sont, en cas de conflit, les auxiliaires. Bref, nous considérons le monopole comme indispensable parce que, sans lui, le fonctionnement du pilotage ne saurait être assuré avec la régularité qui convient et aussi parce qu'il importe au plus haut degré de ne pas désorganiser un service d'intérêt général, présentant d'incontestables avantages malgré ses déféctuosités, service dont personne n'ose maintenant encore réclamer la disparition.

§ 3. — Les législations étrangères.

ALLEMAGNE. — Le régime auquel sont soumis les ports et les fleuves allemands est assez disparate et cela tient à ce que le pilotage n'est pas, dans ce pays, régi par une loi d'Empire, mais dépend des autorités des divers Etats qui forment la Confédération germanique. Ainsi, dans certains endroits, peu nombreux à la vérité, l'obligation n'existe pas : les capitaines restent par conséquent libres d'apprécier s'ils doivent prendre ou refuser le pilote. Le cas se rencontre sur toute la longueur du Weser et est explicitement indiqué dans les règlements publiés en

1897 ; il se présente encore et sur la Schlei et dans la baie de Kiel, où cependant des mesures spéciales de police de la navigation ont été prises aux abords du port de guerre et où, paraît-il, les gros navires ne se dispensent jamais d'embarquer le pilote. Ailleurs existe le principe de l'obligation, mais de l'obligation limitée à certains navires ou à certains espaces parcourus. Dans la baie de la Jade, par exemple, où s'abrite le grand port militaire de Wilhelmshafen, sont seuls tenus de prendre le pilote les bâtiments de la marine de guerre des nations étrangères peut-être pour cette raison qu'en cas de conflit, les canons de la flotte en auraient moins facilement raison que des navires de commerce à cause de la connaissance des passes et des abris qui, sans la présence d'un pilote, serait acquise à leurs commandants. Sur l'Eider, entre Tönning et Rendsburg, l'obligation concerne seulement les vapeurs et non les voiliers. Sur l'Elbe, elle n'est pas davantage appliquée intégralement. D'abord, il faut la comprendre au sens français, c'est-à-dire que ce qui est obligatoire, c'est non la prise du pilote à bord, mais le paiement du droit imposé à tous les navires, vapeurs et voiliers, dès que leur tonnage net atteint 135 tonneaux de jauge. En second lieu, l'obligation n'est prévue par les règlements que pour la partie inférieure du fleuve comprise entre la mer et Brunsbüttel. En amont sur le fleuve, à la montée comme à la descente, et dans le port franc de Hambourg, tant à l'entrée qu'à la sortie, le pilotage est facultatif et

les taxes ne sont dues que lorsque le pilote est employé : ce point est depuis longtemps solidement établi et a été consacré par la jurisprudence allemande quand l'occasion s'est présentée (1). Enfin, dans une troisième catégorie de fleuves ou de ports, l'obligation du pilotage est large et ne souffre exception que dans des cas limitativement énumérés par les règlements. Nous citerons, entre bien d'autres, le Kaiser Wilhelm Kanal (règlement du 29 juillet 1901), la Trave (règlement du 2 mars 1903), la baie de Wismar (règlement du 26 octobre 1887), Warnemunde (règlement du 1^{er} juillet 1900), Stettin (règlement du 4 avril 1896), Neufahrwasser (règlement du 8 septembre 1896) et Pillau (règlements des 13 mai 1898 et 17 décembre 1899).

Partout où le principe de l'obligation a été reconnu — quelle que soit du reste sa portée — il est tempéré au moyen de franchises ou plus rarement au moyen de licences du capitaine pilote.

Pour déterminer les franchises, divers éléments d'appréciation entrent généralement en ligne de compte. D'abord, la nature du bâtiment qui en réclame le bénéfice présente un intérêt considérable. C'est une règle

(1) Cf. Décision du tribunal supérieur hanséatique du 23 décembre 1895 dans *Autran*, t. 12, p. 74. En fait, tous les navires se servent des pilotes qui ayant prêté serment devant les autorités douanières les conduisent directement au port franc de Hambourg en leur faisant éviter les pertes de temps causées par l'apposition des scellés et diverses formalités auxquelles ils doivent se soumettre lorsqu'ils n'ont pas de pilotes à bord.

presqu'unanime d'accorder cette dispense aux navires de guerre nationaux ainsi qu'aux navires affectés aux transports des troupes et à toutes les embarcations appartenant à l'administration des ports ou à une administration équivalente à nos Ponts et Chaussées, quoique plus spécialisée (Hafenbauverwaltung). Les allèges ou chalands, les bateaux non pontés ou partiellement pontés, les caboteurs se trouvant dans certaines conditions de tonnage et de tirant d'eau, jouissent d'avantages spéciaux souvent étendus aux yachts ou aux bateaux de pêche. En second lieu, les deux éléments d'appréciation que nous venons de citer — le tonnage et le tirant d'eau — influent aussi beaucoup sur l'octroi ou le refus des franchises. Le plus souvent, le tirant d'eau ne doit pas dépasser une limite comprise entre 2 m. 20 et 2 m. 25. Pour le tonnage maximum autorisé, les écarts sont plus considérables et oscillent entre $\frac{3}{4}$ 25 et 60 tonneaux de jauge nette.

Le second tempérament à l'obligation, c'est, avons-nous dit, la concession de licences de capitaine pilote, relativement peu employées. Le brevet conféré sur la Trave ressemble d'une manière frappante à celui qui est en usage à Marseille. Il est obtenu au moyen d'un examen passé devant le chef du pilotage en présence de fonctionnaires administratifs (Baudeputation). Sa durée est de cinq ans et, moyennant le paiement d'une somme minime, le titulaire en obtient le renouvellement indéfini pour des périodes identiques. En cas de fautes ou de

négligences dans la conduite du navire, un avis préalable est donné, puis le brevet est enlevé au capitaine répréhensible. Une licence analogue existe sur l'Eider pour les patrons de remorqueurs de moins de 22 mètres de long et de moins de 2 mètres de tirant d'eau. Enfin, à Neufahrwasser, la dispense du pilotage est accordée aux caboteurs en service sur des lignes régulières et dont le capitaine détient une attestation écrite de sa connaissance du port qui lui est délivrée par l'autorité du port, à moins qu'ils ne naviguent sur lest ou dans certaines conditions de chargement.

Quant au monopole, il est également consacré par les textes. Sur les deux fleuves qui donnent accès aux deux grands ports allemands de Hambourg et de Brême, seuls les pilotes diplômés sont autorisés à conduire les navires. Mais il n'est pas loisible aux pilotes de l'Elbe, qui ont le monopole du pilotage à la montée et à la descente de la rivière, d'exercer leurs fonctions sur le Weser et la réciproque est vraie. Deux exceptions seulement sont apportées à cette règle : 1° si un navire est en détresse ; 2° si les pilotes du port de sa destination ne sont pas en vue lorsque les signaux d'appel sont faits ; toutefois, dès qu'un de ceux-ci paraît à l'horizon, le capitaine est tenu de le prendre à bord sous peine d'avoir à lui payer le pilotage comme s'il l'avait employé. Ces deux cas exceptés, toute entreprise d'un pilote de l'Elbe sur le Weser ou d'un pilote du Weser sur l'Elbe, est punie d'une amende de 50 marks et, en cas de récidive, le brevet du

délinquant peut lui être retiré. Les simples matelots pratiques ou les pêcheurs qui utilisent leurs connaissances locales pour guider les bâtiments encourent de leur côté des peines variables suivant les circonstances et suivant l'appréciation des juges, mais comprenant toujours au moins la restitution du prix du pilotage indûment perçu.

ANGLETERRE. — La législation anglaise, aujourd'hui très compliquée, a été dans le passé beaucoup plus simple et plus rationnelle. Il est probable que l'obligation du pilotage fut d'abord imposée aux navires étrangers. La charte de la Newcastle Trinity House, qui date de 1687 (1), stipule, en effet, que « les navires des autres nations qui refuseront ou négligeront de prendre un pilote devront le payer comme s'ils recouraient effectivement à ses services » ; son texte est donc parfaitement clair et très intéressant puisqu'il contient, un siècle à l'avance, la conception de l'obligation adoptée en France sous le premier Empire et encore existante de nos jours. Cependant, de grosses difficultés se rencontrent quand on veut expliquer comment le principe posé dans les termes que nous avons reproduits devint applicable aux bâtiments battant pavillon anglais : le seul point qu'on

(1) Les renseignements historiques que nous donnons sont précisés dans l'ouvrage très documenté et déjà plusieurs fois cité intitulé *Report of the Departemental Committee on Pilotage* qu'on peut se procurer chez P. S. King et Son Orchard House, 234, Great Smith Street, London, ou chez les éditeurs indiqués précédemment.

puisse affirmer avec certitude, c'est que les premières tentatives en ce sens furent faites sur la Tamise et dans le port de Londres sous le règne de George I^{er}, et qu'elles furent confirmées, en 1808, par un Act de George III. La volonté royale fut peu à peu exécutée dans un grand nombre d'endroits car, en 1836, une commission royale, nommée pour examiner les lois et règlements du pilotage, reconnut que celui-ci était obligatoire dans la plupart des ports du Royaume-Uni pour tous les vaisseaux, anglais ou étrangers, dépassant un certain tonnage et se déclara favorable au maintien de la législation existante. Le Merchant Shipping Act de 1854 s'appliqua, de son côté, à ne pas modifier les bases d'organisation du pilotage, mais, peu après son entrée en vigueur, une réaction contre les principes jusqu'alors en vigueur commença à se manifester. Un Select Committee de la Chambre des Communes, chargé d'enquêter sur la situation de la marine marchande et sur les charges pécuniaires lui incombant, mit en évidence tous les avantages que présentait pour les capitaines le droit de prendre ou de refuser le pilote à leur gré. Les idées émises à ce moment firent si bien leur chemin que 10 ans plus tard, une proposition de loi fut déposée à la Chambre des Communes par le Président du Board of Trade en faveur de la suppression complète du pilotage obligatoire et que le Select Committee, réuni aussitôt, abonda pleinement dans ce sens. Mais, depuis lors, un nouveau Select Committee, désigné en 1888 pour examiner le système de

pilotage du Royaume-Uni, a pris nettement position en sens inverse et a déposé des conclusions qui demandent le maintien intégral du principe de l'obligation en même temps que l'octroi aux autorités locales de pouvoirs plus amples pour leur permettre d'adopter, sous la ratification du Parlement, les mesures les plus propres à assurer le développement du commerce et de la navigation dans les régions où elles sont établies. Ce retour à des idées plus conformes à la tradition n'a pourtant pas empêché les avis des deux Select Committees de 1860 et 1870 d'être mis en pratique dans un certain nombre d'endroits : telle est la raison pour laquelle on trouve aujourd'hui en Angleterre 72 ports où le pilotage est obligatoire, 39 ports où il est libre et 13 ports où il est en partie libre et en partie obligatoire.

En face d'une semblable diversité, il eût été nécessaire de pouvoir recourir à des dispositions générales d'une clarté parfaite pour solutionner des difficultés impossibles à éviter. Malheureusement, tel n'est pas le cas : ni le Merchant Shipping Act de 1894, ni même, sur certains points, le Pilotage Act de 1913, ne sont pleinement satisfaisants. Du moins un progrès très appréciable a-t-il été réalisé par ce dernier en ce qui concerne la définition de l'obligation du pilotage. Avant lui, en effet, cette définition n'avait jamais été donnée sous une forme véritablement nette et compréhensible. L'article 603 du Merchant Shipping Act de 1894, reproduisant celui de 1854, se bornait à stipuler que « l'emploi de pilote restera obli-

gatoire dans tous les districts où il était obligatoire immédiatement avant l'entrée en vigueur de l'Act », et que « toutes les exemptions existantes seront conservées ». Bien grand clerc aurait été l'homme capable d'expliquer, à l'aide de cet article, si l'embarquement effectif du pilote ou seulement l'acquittement des taxes de pilotage étaient obligatoires. L'unique sens qu'on pouvait lui donner était le suivant : partout où une décision de l'autorité locale du pilotage impose une taxe et, naturellement aussi, partout où une décision de la même autorité sanctionne par des peines l'embarquement du pilote à bord des navires, les capitaines et les armateurs qui n'y obtempèrent pas commettent une faute (*mis-demeanour*) et s'exposent à en répondre devant les tribunaux.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant qu'en 1912, les enquêteurs chargés de préparer la réforme du pilotage aient inséré dans leur rapport des réflexions suggestives que nous regretterions de ne pas citer : « La question de savoir si le pilotage est obligatoire ou facultatif dépend d'autorités ou de chartes locales et de la coutume. Aussi la saine interprétation de la loi est-elle souvent impossible à trouver, et on voit souvent un jugement ou un arrêt proclamer inopinément que la pratique suivie depuis de longues années dans un port déterminé est contraire à la loi (1). » A l'époque de la rédaction de ces appréciations

(1) Report of the Departmental Committee, n° 251, p. 74.

très justes, plus d'un juriste anglais devait souhaiter l'introduction dans la loi générale d'un texte analogue à celui qui forme la section 130 du Mersey Dock Acts Consolidation Act en vigueur sur la Mersey : « Le capitaine de tout navire destiné pour Liverpool, à l'exception des caboteurs sur lest ou d'une jauge inférieure à 100 tonneaux, qui aura refusé de prendre un pilote lui ayant offert ses services, devra payer à ce pilote, ou, s'il y en a plusieurs, à celui qui l'aura arraisonné le premier, le droit de pilotage qui lui aurait été dû s'il avait conduit le navire au port. »

Mais parce que « pour faire sortir l'ordre du chaos » la tâche était rude, le Pilotage Act de 1913 n'a pu aller jusqu'à trancher la question de savoir si, pour le bien de la navigation, le pilotage doit en principe être libre ou obligatoire. Le Président du Board of Trade, M. Buxton, avoua sans ambages, dans le discours qu'il prononça le 22 novembre 1912 à la Chambre des Communes, l'impuissance des auteurs de la loi à opter en faveur de l'un ou de l'autre système : « Le Bill », disait-il, ne fait pencher la balance d'aucun côté, car l'expérience prouve qu'il est pratiquement impossible de se prononcer en faveur du pilotage libre ou du pilotage obligatoire. Il énonce donc que « sous réserve des dispositions prises par le Board of Trade, le pilotage continuera à être obligatoire dans tous les districts où il l'était avant le vote de la loi et continuera à être facultatif là où il l'était au même moment. » *Pratiquement, c'est laisser tel qu'il est*

l'état de choses existant (1). » Et l'orateur, appelant l'attention de ses collègues sur le pouvoir conféré, par la section 6 du texte au Board of Trade, à l'effet de rendre le pilotage obligatoire dans des districts où il est facultatif et inversement, ajoutait que de tels changements devraient être opérés avec une extrême circonspection.

La loi de 1913 reste, à ce point de vue, très éloignée de la perfection et on ne peut que regretter son inhabileté à prendre parti, car la simplification des règlements se trouve ainsi bien compromise. Elle contient pourtant un article 11, inspiré de la section 603 du Merchant Shipping Act de 1894, mais rédigé en des termes beaucoup moins amphigouriques. Cet article stipule que « tout bâtiment non bénéficiaire de la franchise, naviguant dans un district de pilotage obligatoire et tout paquebot à passagers également non bénéficiaire de la franchise, naviguant dans un district de pilotage, soit libre, soit obligatoire, devra être conduit par un pilote breveté ou par un capitaine ou un officier muni d'une licence valable pour les parages traversés. » Si le bâtiment n'est pas piloté comme le veut notre disposition, après qu'un lamaneur a valablement offert ses services, le capitaine encourt, pour chaque refus de l'assistance qui lui est ainsi proposée, une amende pouvant atteindre le double des droits de pilotage exigibles pour la conduite du navire.

(1) *Parliamentary Debates*, number 148, vol. 44, friday november 22nd 1912, House of Commons, Discours Buxton, col. 750.

Réduite à ses justes limites, la nouvelle disposition présente l'avantage d'être suffisamment précise et supprime bien des difficultés qui s'élevaient constamment sous la précédente législation à propos des paquebots à passagers dont le régime était rempli d'anomalies. Il y a là un premier résultat obtenu dont les armateurs et leurs capitaines n'ont aucune raison de se montrer mécontents. Du reste, si, comme nous venons de le faire, les propriétaires de navires adressent à l'article 11 du Pilotage Act quelques critiques, leur satisfaction peut se donner libre cours au sujet des franchises et des dispenses du pilotage, classifiées avec beaucoup plus de soin et fondées sur des motifs beaucoup plus rationnels que sous l'empire des textes antérieurs. En effet, les tempéraments à l'obligation admis par le Merchant Shipping Act de 1894, dont la section 605, très laconique, dispensait de la prise du pilote ou du paiement des taxes, dans un district de pilotage obligatoire, les bâtiments qui traversaient ce district sans pénétrer dans aucun de ses ports, et par des textes locaux bien plus prolixes, étaient presque toujours empruntées à de vieux règlements tombés en désuétude. De cette façon se perpétuaient des bizarreries inexplicables au nombre desquelles, par exemple, avait été relevée la franchise accordée à Dublin aux bateaux chargés de pommes de terre et que personne ne pouvait justifier. De cette façon aussi, dans certaines parties de l'Angleterre, principalement dans la zone soumise aux pouvoirs de la London Trinity House, l'arbi-

traire avait fini par régner en maître et suscitait des critiques unanimes, dont le Président du Board of Trade M. Buxton se fit l'écho en soulignant, dans son discours déjà mentionné, que l'insuffisante détermination des causes d'exemption du pilotage obligatoire produisait en pratique une extrême confusion et de très fréquents litiges (1). Aujourd'hui, cette confusion et ces litiges n'ont plus de raison d'être. La loi de 1913 a fait ici œuvre excellente et a distingué deux grandes classes de tempéraments au pilotage obligatoire : en premier lieu, tempéraments accordés par son texte lui-même ; en second lieu, tempéraments accordés, sous certaines conditions, par les autorités locales.

Rentrent dans la première catégorie et sont dispensés par le texte de prendre le pilote : 1° les vaisseaux de guerre britanniques ; 2° les yachts ; 3° les bateaux de pêche ; 4° les ferry-boats en service dans les limites d'un port ; 5° les bâtiments d'une jauge brute inférieure à 50 tonneaux ; 6° les dragues, porteurs de boues, chalands et embarcations du même genre appartenant aux autorités des ports, en tant que les pouvoirs locaux du pilotage ne les forcent pas à continuer les errements suivis avant l'entrée en vigueur de la loi.

Sont rangés dans la seconde catégorie et peuvent être admis au bénéfice de la franchise dans tel ou tel district par l'administration locale compétente, à la condition

(1) *Parliamentary Debates, loc. cit.*, col. 751.

expresse qu'ils ne portent pas de passagers : 1^o les caboteurs naviguant le long des côtes ; 2^o les caboteurs naviguant autrement que le long des côtes ; 3^o les navires qui en général ne sortent pas des limites maritimes de la zone sur laquelle l'autorité d'un port exerce ses pouvoirs, tant qu'ils se tiennent en deçà desdites limites.

La loi prend soin de bien spécifier qu'elle ne considère pas comme naviguant le long des côtes un bâtiment qui se rend ordinairement dans des ports autres que les ports anglais ou qui dépasse les limites anglaises du cabotage, même si exceptionnellement il est affrété pour accomplir un voyage entre deux ports anglais ou dans les limites anglaises du cabotage.

Outre les franchises accordées dans ces divers cas, le Pilotage Act, qui n'introduit pas sur ce point d'innovations, dispense encore de prendre le pilote les vapeurs ou voiliers dont le capitaine ou un officier sont titulaires d'une licence de pilote (voir sections 23 et 24). La licence, valable pour une année, doit contenir en substance le nom de celui qui la possède, le nom et le tirant d'eau du ou des navires en considération duquel ou desquels elle est accordée, la désignation de la zone où on peut s'en prévaloir et enfin la date de sa concession.

L'examen nécessaire pour l'obtention du brevet est aujourd'hui accessible aux capitaines anglais, à l'exclusion de leurs collègues étrangers.

Si maintenant nous passons à l'étude du monopole des pilotes anglais, nous en apercevons les premières traces dans un Act de George I^{er} qui, dès 1718, pronon-

gait des pénalités contre les pratiques se livrant au pilotage sur les eaux surveillées par la Trinity House de Douvres, Deal et Thanet. Plus près de nous, le Merchant Shipping Act de 1894 punissait d'une amende de 50 livres quiconque produisait un faux brevet de pilote dans le but de tromper le capitaine (section 590) et n'autorisait un pratique à remplacer un pilote en titre que quand ce dernier ne se présentait pas ou que quand un bâtiment se trouvait en détresse et demandait un secours immédiat (section 596).

La loi était donc très précise. Malgré cela, de nombreuses contestations s'élevaient journellement entre les pilotes licenciés pour tel ou tel port déterminé et les pilotes (que nous avons assimilés plus haut à nos anciens hauturiers) possesseurs d'un brevet appelé « deep sea licence » et leur permettant de conduire les navires pendant des trajets fort longs. Aussi le Pilotage Act de 1913, pour mettre un terme aux querelles, ne s'est-il pas montré sur ce point avare d'explications (Cf. les cinq alinéas de la section 30). Il autorise le pilote breveté pour un district à démonter un pilote quel qu'il soit, non breveté, pour le même district ; en pareille circonstance, le capitaine est tenu de payer à ce dernier une somme proportionnée aux services qu'il a rendus antérieurement et déduite sur le salaire du pilote qualifié pour la conduite de son bateau, toute discussion sur la proportion à établir devant être réglée sans appel par l'autorité du pilotage dont les pouvoirs s'étendent sur le district traversé.

D'autre part, un pratique ou un lamaneur non breveté pour une zone qui y assiste ou qui tente d'y assister un navire, quoique des offres régulières aient été faites par un pilote compétent, encourt chaque fois une amende de 50 livres. La même pénalité est appliquée au capitaine qui, en connaissance de cause, recourt aux services proposés, lors de son arrivée dans un port, par des individus dont les menées portent atteinte au monopole, ou qui, au moment de son départ, ne fait pas les démarches nécessaires pour obtenir un pilote pourvu d'une licence régulière.

Les droits des pilotes sont, par ces mesures, efficacement protégés et il n'est pas sans intérêt de constater ici l'analogie qui existe entre les règles adoptées dans le Royaume-Uni par la nouvelle loi et celles que consacrent les règlements français, non moins précis quoique plus anciens.

BELGIQUE. — Le pilotage, régi par la convention conclue entre la Belgique et les Pays-Bas et modifiée par un traité du 15 juillet 1863, est établi sur les mêmes bases qu'en France. Sur l'Escaut, en effet, tout capitaine doit être aidé d'un pilote et s'il ne recourt pas à son assistance dans des cas où il aurait pu se la procurer, il n'en est pas moins tenu de payer le droit réclamé par l'administration du pilotage. Cependant, la règle ainsi formulée souffre plusieurs exceptions. D'abord, la taxe n'est pas acquittée si le pilote ne se présente pas ou si le capitaine prouve que par suite d'un cas de force ma-

jeure, il s'est trouvé dans l'impossibilité de l'employer (art. 39 du traité du 15 juillet 1863). En second lieu, certaines catégories de bâtiments sont admises au bénéfice de la franchise ; tel est le cas : 1° pour les vaisseaux de guerre ; 2° pour les yachts ou embarcations de plaisance appartenant à des clubs nautiques ; 3° pour les navires de mer sur lest et dont le tirant d'eau n'atteint pas 19 décimètres ; 4° pour les navires faisant le cabotage dans le fleuve ; 5° pour les bateaux belges et hollandais armés à la pêche du hareng, de la morue, du poisson frais ou servant au transport de la marée fraîche ou du poisson salé, dont les patrons ne versent que la moitié de la taxe s'ils prennent effectivement le pilote (art. 48 du traité).

Le monopole existe au profit des pilotes qui sont des agents assermentés du gouvernement reconnaissables à leur uniforme et à la médaille d'argent qu'ils portent d'une manière ostensible.

ETATS-UNIS. — A la Nouvelle-Orléans, seul port où nous ayons été en mesure d'étudier le régime du pilotage d'après des textes officiels, la section 7 de l'Act n° 54, auquel nous nous sommes déjà référé, stipule que « tout navire entrant dans le port ou le quittant doit payer les droits de pilotage, même si le pilote a été refusé, après avoir offert ses services. Il n'est admis d'exceptions à la règle que pour les caboteurs de 100 tonneaux et au-dessous affectés au cabotage sur les côtes américaines, ainsi que pour les voiliers à la traîne de remorqueurs armés dans le port ».

Le monopole au profit des pilotes patentés par le gouverneur de l'Etat de la Louisiane est garanti, d'après la section 8 du même texte, par une amende de 27 à 200 dollars et par un emprisonnement de 30 jours à 4 mois, ou par l'une de ces deux peines seulement, suivant l'appréciation de la juridiction compétente.

ESPAGNE. — Le règlement du 11 avril 1911, applicable au port de Santander, stipule, dans son article 35, que le recours aux services du pilote est obligatoire pour les navires à voiles de plus de cinquante tonneaux et pour les vapeurs dépassant deux cent cinquante tonneaux de jauge brute. Le paiement de la taxe est dû, même si le pilote n'est pas embarqué. Quant au monopole, il est garanti, en termes assez vagues, par l'article 32 du même texte qui déclare que « personne ne pourra piloter un navire sans avoir qualité pour le faire, sous peine d'encourir les sanctions prononcées par les ordonnances de la Marine ».

CHAPITRE IV

LES DROITS ET LES DEVOIRS RESPECTIFS DES CAPITAINES ET DES PILOTES

Les capitaines et les pilotes, par le seul fait que des rapports fréquents les unissent les uns aux autres, peuvent se prévaloir de droits déterminés et sont tenus d'obligations non moins précises. Leur situation respective est entièrement différente, suivant qu'on l'envisage avant l'arrivée du pilote à bord ou, au contraire, une fois que celui-ci a pris son poste sur la passerelle, et c'est pourquoi nous nous proposons d'étudier ces deux phases successives, dont l'une a pour aboutissement nécessaire la formation du contrat de pilotage et dont l'autre se rapporte à l'exécution de ce même contrat. Le premier paragraphe du présent chapitre sera consacré à l'étude de la législation française ; le second paragraphe contiendra un exposé forcément succinct des dispositions adoptées par les législations étrangères.

§ 1. — La législation française.

a) *Phase antérieure à l'embarquement du pilote.* — Les règles fixées par les textes sur la conduite que doit tenir chacun des deux personnages dont nous allons retracer

les faits et gestes ne sont pas identiques à l'entrée et à la sortie des navires. Aussi, dans le but d'éviter autant que possible la confusion dans les idées, les deux cas qui viennent d'être énoncés seront-ils envisagés séparément.

Supposons, d'abord, un navire encore au large et faisant route vers un port français. Tout à coup la vigie signale à l'officier de quart un bateau pilote qui vient de paraître à l'horizon. Que va-t-il se passer ? Rien de spécial. Le capitaine jouit en effet du droit incontestable de poursuivre sa route sans lui faire subir aucune déviation et est dispensé de faire tout signal d'appel lorsque le pilote aperçu, soit à tribord, soit à bâbord, soit même droit devant lui, est trop éloigné et ne se déplace pas avec une vitesse suffisante pour se trouver à portée de voix au moment où le bâtiment se rapproche le plus de lui. La jurisprudence est constante en ce sens que les navires doivent recevoir le lamanneur quand il se présente, mais qu'ils ne sont tenus ni de se porter à sa rencontre, ni de ralentir leur marche pour l'attendre (1). C'est parfaitement rationnel. S'il fallait obliger les capitaines à courir sur les cotres pilotes dans toutes les directions où ils apparaissent, de gros préjudices et d'importants retards leur seraient causés ; en même temps

(1) Cf. *Recueil du Havre*, 1863.1.278, 1864.1.127, 1884.2.198 et plus récemment dans Autran, jugement du Tribunal du Havre, 24 août 1904, t. 20, p. 367. — Voir aussi *Recueil du Havre*, 1879.1.5 et 1911.1.33.

des discussions incessantes ne manqueraient pas de se produire puisque, aussitôt un navire aperçu, fût-il éloigné de 9 ou 10 milles, portée normale de la vue à la mer par temps clair, le pilote serait fondé à lui réclamer le montant de la taxe depuis ce moment jusqu'à son arrivée dans le port. La règle adoptée supprime les abus qu'entraînerait un pareil système et est vraiment conforme à l'intérêt de la navigation.

Au contraire, le pilote se trouve-t-il à une distance peu considérable, dont l'appréciation rentre dans le domaine des faits, diverses obligations incombent au capitaine. En premier lieu, celle de faire le signal d'appel réglementaire. Ce signal, d'après l'article 20 du décret de 1806, était le pavillon français hissé au grand mât pour les bâtiments de l'Etat et au mât de misaine pour les navires de commerce ; en outre, à bord des uns et des autres, le drapeau national devait être mis en berne à l'arrière. Depuis lors, des modifications ont été introduites dans ce régime. En 1874, des instructions ministérielles prescrivirent de demander le pilote au moyen d'un pavillon bleu bordé de blanc ou, à défaut, au moyen du pavillon national. En outre, la mise en berne de ce dernier fut supprimée après un rapport du ministre de la Marine au Président de la République, daté du 27 mai 1879 (1), en raison des troubles qu'elle apportait dans le service du pilotage. C'est une règle d'application universelle que

(1) Rapport au Président de la République, 27 mai 1879, *Recueil des actes réglementaires*, p. 509.

le pavillon en berne est un signal de détresse et qu'on ne doit le placer ainsi qu'en cas de péril imminent. Or, précisément, lorsqu'un bâtiment se trouve dans une position périlleuse, l'article 26 du décret de 1806 fait aux lamaneurs une obligation de lui donner la préférence sur tous autres. D'où, en cas de mise en berne intempestive et non justifiée d'un pavillon, regrettables méprises et retards susceptibles d'amener la désorganisation et le trouble dans les rangs des pilotes. Aujourd'hui, par conséquent, le capitaine qui recourt à ces utiles auxiliaires doit se borner à hisser, pendant le jour, le pavillon P du Code international au mât de misaine et, pendant la nuit, à brûler, à intervalles rapprochés, des torches ou des feux de Bengale, suivant les prescriptions d'un décret du 30 juin 1874, reproduites dans l'article 8 du règlement du 21 février 1897 pour prévenir les abordages en mer (1).

Mais faire les signaux en temps utile n'est pas tout. Une autre obligation à la charge du capitaine est celle de ne pas fuir le pilote soit en augmentant la vitesse de son bâtiment, soit en donnant l'ordre de modifier la route, soit seulement en négligeant de ralentir sa marche. Un cas de ce genre a fait l'objet d'un litige porté devant le Tribunal du Havre le 24 décembre 1895. Deux mois environ auparavant le pilote Fleury avait arraisonné à vingt milles dans l'ouest-nord-ouest des Casquets le trois-mâts danois *Elisabetha* et engagé un colloque avec

(1) Ce règlement est inséré dans l'*Annuaire du Comité français des armateurs de France*, édition 1904, p. 730.

le capitaine Fischer qui le commandait. Des mots vifs furent échangés, autant qu'on en peut juger par l'exposé du litige; et le voilier continua sa route, suivi à peu de distance par le bateau pilote, qui ne put le rejoindre et quatre heures plus tard mit le cap sur un vapeur se profilant à l'horizon (1). Le capitaine danois fut condamné à payer le montant de la taxe avec les augmentations dues pour la distance à laquelle il avait été rencontré et le jugement, statuant ainsi, est à l'abri de toute critique, car l'exposé des faits prouvait manifestement un manquement grave du commandant étranger à ses devoirs vis-à-vis du pilote.

Enfin, le capitaine est tenu d'ordonner toutes les manœuvres utiles pour faciliter l'embarquement du lamineur. L'opération que nous avons déjà décrite est difficile et devient dangereuse par mer houleuse ou par grand vent. Elle ne peut être menée à bien que si le bâtiment vers lequel se dirige le canot du pilote rend aussi aisé que possible l'accostage le long du bord. Des mouvements bien conçus et bien exécutés, outre qu'ils diminuent pour le pilote le danger d'une chute à l'eau et du bris de son frêle esquif, lui permettent aussi d'interpréter avec exactitude la mentalité du capitaine et lui donnent l'assurance que ses services sont, par avance, acceptés. Par conséquent, toute mesure équivoque est susceptible d'être considérée comme un refus d'assis-

(1) Voir, pour plus de détails, le jugement sur l'affaire, rapporté dans Autran, t. 2, p. 589.

ance et donne le droit au lamanneur d'exiger le paiement de son pilotage sans que le capitaine, même étranger, soit admis à exciper de sa connaissance imparfaite des règlements en vertu du vieil adage que « nul n'est censé ignorer la loi ».

De son côté, et par réciprocité, le pilote possède un droit sur lequel nous ne nous étendrons pas, parce qu'il en a déjà été question plusieurs fois. C'est celui de percevoir, si ses services ne sont pas agréés, le montant du pilotage qui lui aurait été payé pour la conduite du navire. En outre, un second droit lui est reconnu et est défini comme suit par l'article 46 du décret-loi de 1806 : « Lors d'un gros temps, si la chaloupe d'un pilote en abordant un navire à la mer reçoit quelques avaries, elle sera réparée aux frais du navire et de la cargaison et il en sera de même si la chaloupe se perd en totalité. »

La jurisprudence a eu maintes fois à faire l'application de ce texte et elle s'est toujours prononcée dans un sens libéral et favorable aux pilotes (1). Elle admet comme condition suffisante pour donner lieu à l'indemnisation la mise de la chaloupe au service du navire, sans distinguer si les dommages lui ont été causés en accostant ce dernier ou en le précédant à travers les passes (2). A première vue, l'interprétation large d'un texte de ce

(1) Cf. Décisions du Tribunal du Havre, 29 février 1892, Autran, t. 7, p. 688 ; 21 janvier 1895, Autran, t. 10, p. 781 ; 2 avril 1912, *Recueil de jurisprudence du Havre*, t. 57.1.73.

(2) Dalloz, *Jurisprudence générale*, V° *Droit maritime*, n° 511.

genre peut sembler assez surprenante puisque l'article 46 du décret-loi constitue de toute évidence une dérogation formelle aux règles posées par l'article 407 du Code de commerce qui traite des indemnités à verser en cas d'abordage. Mais on doit remarquer que la situation au moment de la prise du pilote n'est pas la situation ordinaire. Tandis que normalement les navires, aussitôt qu'ils s'aperçoivent mutuellement, prennent les dispositions nécessaires pour passer à bonne distance les uns des autres, dans notre hypothèse deux bâtiments de taille inégale se rapprochent et se recherchent. Il est donc très compréhensible qu'en raison de l'accroissement des dangers d'accidents de toute nature et des services rendus par les pilotes à la navigation, le législateur ait voulu les affranchir du risque matériel des avaries ou d'un sinistre susceptible de se produire au moment où ils embarquent sur les vapeurs ou les voiliers qu'ils ont à servir.

La bienveillance des juges s'est, pour les motifs que nous venons d'indiquer, manifestée de plusieurs façons. D'abord, il a été jugé que le mot « chaloupe » s'entend non seulement du youyou qui transborde le lamaneur, mais encore du cotre lui-même si, par exemple, voulant passer sous le vent du navire pour mettre son canot à l'eau, il est abordé et avarié par lui. Ensuite le terme « gros temps » ne doit pas être compris au sens rigoureux, c'est-à-dire comme synonyme de tempête ou d'ouragan. Le gros temps par rapport au sloop est très suffi-

samment constitué par de fortes rafales de vent ou par de grosses levées de houle qui n'incommoderaient guère un vapeur ou un voilier de tonnage considérable, mais qui occasionnent pour le cotre des embardées rendant la manœuvre plus compliquée.

Néanmoins, les bonnes dispositions dont font preuve les tribunaux ont des limites. Ainsi des indemnités de chômage sont toujours refusées au pilote lui-même ou aux matelots composant son équipage, parce que l'article 46 du décret-loi, dérogeant au droit commun, doit être interprété dans un sens restrictif. Par réparations du bateau, il faut entendre uniquement les dépenses qui concernent les avaries particulières matérielles qu'il a éprouvées. En second lieu, une bonification quelconque n'est pas davantage admise si l'avarie provient d'une faute lourde ou d'une mauvaise manœuvre comme, par exemple, un virage vent arrière mal combiné et ayant entraîné, à cause d'un empannement brusque, la rupture de la bôme du cotre. Enfin tout dédommagement est refusé au pilote si un accident survient à son bateau pendant une opération étrangère à son service. Un jugement a été rendu en ce sens par le Tribunal de commerce du Havre au sujet d'un lamaneur de ce port qui, à son passage sur la rade, embarqua bénévolement pour les ramener à terre des ouvriers occupés à terminer quelques réparations sur un voilier qu'il n'avait pas conduit et avec lequel il entra en collision (1). La Cour de Rouen confirma la

(1) Voir jugement du Tribunal du Havre du 25 juillet 1900 et arrêt de la Cour de Rouen du 24 avril 1901 dans Autran, t. 18, p. 149.

solution donnée à l'affaire et les deux décisions intervenues sont absolument en accord avec les principes juridiques, puisque la complaisance du pilote ne pouvait être envisagée ni comme un acte de pilotage, ni comme un acte d'assistance maritime.

Corrélativement à ces droits, diverses obligations incombent aux pilotes. Une des principales consiste à faire assez à l'avance les signaux nécessaires pour se faire reconnaître. Pendant le jour, tout le temps qu'ils sont en service, ils doivent maintenir déployé et monté sur une perche fixée en tête de mât le pavillon de leur station ou le pavillon national, et pendant la nuit, d'après le décret du 30 juin 1874 qui a été inséré, comme nous l'avons vu, dans le décret du 21 février 1897 pour prévenir les abordages en mer, modifié lui-même par décret du 9 novembre 1905 (1), ils sont obligés de porter à leur mât un feu blanc visible tout autour de l'horizon et de montrer des feux provisoires (*flare-up lights*) à des intervalles ne dépassant jamais 15 minutes. Les bateaux pilotes à vapeur portent en outre un feu de couleur rouge visible tout autour de l'horizon et placé à 2 m. 40 au-dessous du feu blanc de tête de mât qui leur est commun avec les bateaux à voiles.

La question des signaux faits par les lamaneurs est épineuse et très souvent, quand une discussion surgit au sujet du paiement des droits de pilotage, les capitai-

(1) Décret reproduit dans la circulaire n° 357 du Comité central des armateurs de France.

nes allèguent l'impossibilité où ils se sont trouvés de savoir à qui ils avaient affaire. S'ils réussissent à établir que le cotre qui naviguait non loin d'eux ne portait pas, de jour, le pavillon prescrit et, de nuit, les feux obligatoires, il est clair qu'on ne saurait les astreindre à acquitter la taxe. Le Tribunal de commerce de Rouen a consacré cette manière de voir dans une décision du 27 janvier 1873 et a estimé que puisque le pilote ne s'était pas fait reconnaître régulièrement, dans le cas litigieux, le capitaine n'avait pu refuser de le recevoir. « La solution nous semble juridique », ajoute M. Desjardins qui la mentionne, « et doit être généralisée. Quelqu'obligatoire que soit leur ministère, si les pilotes eux-mêmes ne laissent pas au capitaine le moyen d'y recourir, ils ne peuvent réclamer le prix d'un pilotage auquel celui-ci ne s'est pas soustrait (1). »

En théorie, rien n'est plus vrai. Mais la grosse difficulté que les tribunaux ont à résoudre en pareil cas est une difficulté d'ordre exclusivement pratique : le rapport du pilote nie presque toujours les assertions du capitaine et, en l'absence de témoins qualifiés pour fournir sur ce qui s'est passé des explications impartiales et désintéressées, seul un technicien est capable, grâce à ses connaissances spéciales, de donner tort à l'une des parties pour des motifs plausibles. C'est ce qui explique

(1) Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. I, n° 112.

que la jurisprudence se prononce très souvent en faveur du renvoi devant arbitre (1).

De telles contestations sont irritantes et fréquentes. Malheureusement, il est aujourd'hui très certain que leur disparition, certes très désirable, ne se réalisera que le jour où les dispositions réglementaires régissant en France le pilotage auront été améliorées. Les querelles portant sur l'interprétation ou la perception des signaux sont un des résultats malheureux de la course aux navires organisée par les pilotes au large des côtes et on a remarqué qu'elles se produisent uniquement dans les stations qui pratiquent le système des distances, tandis qu'elles sont inconnues dans ceux de nos ports où le rayon d'action des lamaneurs a été restreint dans de sérieuses proportions (2). Voilà une preuve de plus de l'archaïsme du pilotage à grande distance, préjudiciable pour la navigation au bien de laquelle on s'efforce aujourd'hui de le faire tourner.

Enfin, deux autres obligations dont nous avons déjà entretenu le lecteur incombent encore aux pilotes : s'approcher à portée de voix et ne pas faire un choix entre les navires qui arrivent. Il a été constamment parlé de la première au cours du présent chapitre, et quant à la seconde, il suffira de se reporter à l'étude que nous avons

(1) Voir jugement du Tribunal du Havre, 7 mars 1911, *Rec. du Havre*, t. 56, p. 33 ; Jugement du même Tribunal, 4 mars 1912, *Rec. du Havre*, t. 57, p. 78.

(2) Rapport Maurice Tacouet à la Commission extra-parlementaire de la marine marchande, 1907, p. 13.

faite sur la question des zones pour voir que dans la pratique, les lamaneurs ne s'en soucient guère, étant, une fois en mer, soustraits à toute surveillance gênante et exposés seulement, en cas de contravention manifeste, à une amende de 25 francs, trop légère pour produire sur eux un effet quelconque.

Tels sont, brièvement rapportés, les droits et les devoirs des capitaines et des pilotes à l'entrée des navires dans nos eaux et dans nos ports. Pour la sortie, les choses ne se passent pas tout à fait de même. L'article 17 du décret-loi de 1806 stipule, en effet, que le service s'effectue en ce cas à tour de rôle. A chaque marée, le premier navire en partance échoit à celui des pilotes se trouvant à terre qui occupe sur la liste la première place, et ainsi de suite. De là, pour le lamaneur ainsi désigné, l'obligation de se rendre à l'heure fixée sur le bâtiment qui lui est réservé et de le conduire, ainsi que le veut l'article 35 du décret fondamental, jusqu'en pleine mer, au delà des dangers, sauf conventions contraires avec le capitaine ; celles-ci sont fréquentes en fait et au Havre, par exemple, les capitaines qui connaissent les passes débarquent leur pilote dans l'avant-port, en face du Musée ou de la jetée Nord, procédé qui supprime le risque d'emmener le pilote à la mer, faute d'avoir pu le remettre à bord du bateau de petite limite, si le temps est mauvais. Naturellement le lamaneur, au moment où il embarque, doit jouir d'une complète lucidité d'esprit. L'ivresse, outre qu'elle l'expose à des sanctions disciplinaires rigou-

reuses, est une cause de renvoi immédiat et de remplacement par un collègue, à la condition que le capitaine prenne soin de porter aussitôt le fait à la connaissance de l'officier chef ou du pilote-major, sous peine de voir considérer le remplaçant du pilote congédié comme pilote de choix et d'avoir à payer double taxe pour ce motif (1).

Pour le capitaine, la ligne de conduite est très simple. Il n'a qu'à demander le pilote au bureau du pilotage en désignant clairement son poste d'amarrage, le jour et l'heure auxquels il se propose d'appareiller. En effet, à cause des dimensions énormes des ports modernes, une demande par signal qui courrait grand risque de n'être pas aperçue n'est pas jugée suffisante. Le téléphone lui-même, dont le rôle est si important dans la vie commerciale d'aujourd'hui, offre très peu de garanties parce qu'il permet des erreurs ou des malentendus et ne laisse aucune trace de la conversation qui a été tenue : aussi « admettre qu'une communication téléphonique puisse équivaloir à une demande écrite ou verbale faite au bureau du pilotage à la personne même chargée de la recevoir serait ouvrir la porte à des contestations qui ne manqueraient pas de se produire (2) ».

Donc la demande du pilote doit être, d'après la jurisprudence, faite en termes clairs et dans le bureau du

(1) Ainsi jugé par le Tribunal de commerce du Havre, le 20 mars 1913, *Rec. du Havre*, t. 58.1.100.

(2) Jugement du Tribunal du Havre, 23 août 1911, *Rec. du Havre*, 1912, p. 38.

pilotage, sorte d'office central où les capitaines et les courtiers sont sûrs de rencontrer un homme de garde qui enregistre avec exactitude ce qu'ils lui disent. Nous sommes sur ce point tout à fait d'accord avec les tribunaux. Volontiers, cependant, nous nous montrerions plus rigoristes qu'eux sur un autre point : celui de savoir si le contrat qui intervient à ce moment et dont nous aurons plus loin à définir la nature doit être consacré par écrit ou seulement par un entretien verbal. Une décision du Tribunal de commerce du Havre, rendue le 29 novembre 1910, a établi l'inutilité d'une formule écrite et conféré au juge le pouvoir d'apprécier la réalité de la demande en se basant sur les affirmations du pilote et du capitaine (1). Nous estimons, quant à nous, ce libéralisme un peu excessif. Seul un écrit — de préférence une formule imprimée à l'avance comme à Hambourg et dont il reste seulement à remplir les blancs — peut couper court à des discussions provenant de confusions dans les noms parfois bizarres des navires, de l'ambiguïté des termes employés, d'un oubli d'enregistrement de la demande, de méprises sur le poste d'amarrage, etc. Ce procédé donne complète satisfaction dans le grand port allemand où il est employé. Pourquoi n'en serait-il pas de même ailleurs ? En outre, puisque les capitaines délivrent journallement aux pilotes des bons au vu desquels leur est payé le montant du prix qui leur revient, il n'y

(1) Voir ce jugement dans *Autran*, t. 27, p. 52.

a pas de raison pour qu'ils se refusent à remplir et à signer une feuille à peu près identique pour demander ceux-ci au bureau du pilotage. Les litiges seraient ainsi rendus très rares et si, occasionnellement, l'intervention judiciaire devenait nécessaire, mieux vaudrait, pour le capitaine et son armateur, produire eux-mêmes ou faire produire aux débats par le bureau du pilotage un titre indiscutable comme une formule imprimée à l'avance, mais complétée, datée et signée, que de s'en remettre, pour solutionner un différend né d'une convention verbale mal comprise et mal exécutée, à une décision du juge plus ou moins arbitraire et discutable parce que basée sur des circonstances restées presque toujours obscures.

Qu'un bâtiment arrive dans un port venant du large ou bien qu'il se prépare, la manutention de son chargement terminée, à prendre la mer, le lecteur sait maintenant comment se comportent vis-à-vis l'un de l'autre son capitaine et son pilote jusqu'au moment où ce dernier, admis à bord, met le pied sur la passerelle. Le lamaneur étant dorénavant supposé dans l'exercice de ses fonctions, quelle va être sa situation par rapport au commandant ? Telle est la question à laquelle le paragraphe suivant va avoir pour objet de répondre.

b) *Phase postérieure à l'embarquement du pilote.* — Le problème, auquel deux solutions diamétralement opposées ont été apportées et que nous avons maintenant à examiner, s'énonce comme suit : Une fois le pi-

lote embarqué, le capitaine qui possédait jusque-là sur les hommes comme sur les choses une autorité sans limites, se trouve-t-il dessaisi de son commandement ? Une théorie soutient l'affirmative, une autre défend avec non moins d'énergie la négative. L'une et l'autre vont être séparément discutées, et c'est cette discussion même qui nous procurera le moyen de nous former une opinion en même temps que de la défendre.

La théorie qui soutient que le capitaine est, par le fait seul de l'arrivée du pilote, dessaisi de son commandement, est surtout en faveur à l'étranger et nous la retrouverons en étudiant dans la seconde partie du présent chapitre les dispositions de lois des pays qui nous entourent. Néanmoins, même en France, elle a recruté à une certaine époque quelques partisans et l'un d'eux, M. Levillain, s'est efforcé, dans une note parue au *Dal-loz* (1), d'en faire un exposé synthétique basé à la fois sur la logique, sur l'histoire et sur la signification des textes, principalement sur celle de certains articles du décret-loi de 1806.

« D'abord », écrit-il, « si, faisant abstraction des textes, on recherche en législation quelle est la solution préférable, il semble difficile, quoiqu'on puisse dire, de contester au pilote le droit de présider à la marche du bâtiment. Pourquoi le capitaine, en effet, requiert-il la présence d'un pilote ? C'est parce que, n'étant pas au courant des diffi-

(1) Voir cette note dans *Dalloz périodique*, 1881.2.169.

cultés que présente la navigation dans tel ou tel parcours et se sentant par suite hors d'état d'exercer personnellement le commandement sans compromettre la sécurité tant du navire que de la cargaison, il juge prudent de recourir à l'intervention d'un homme, moins instruit que lui sans doute, mais plus expérimenté. Or suffit-il, pour que tout danger soit écarté, que les endroits où gisent les bancs de sable, les obstacles de toute nature, lui soient indiqués d'une façon exacte, que la profondeur de l'eau sur tel ou tel point de l'itinéraire à suivre, l'existence et la direction des courants, l'heure des marées soient portées à sa connaissance ! Non, il faut encore que les manœuvres soient spécialement appropriées aux exigences de la situation, que des précautions particulières soient prises pour éviter les accidents, et le pilote est alors plus apte que le capitaine pour imprimer au navire une direction convenable .. On ne comprendrait guère qu'une personne, après avoir fait appel dans une circonstance déterminée à l'intervention d'une autre dont elle reconnaît la supériorité à certains égards, vînt émettre ensuite la prétention de contrôler les décisions de celle qu'elle s'est assignée comme guide. Telle serait cependant la situation du capitaine au regard du pilote s'il continuait à exercer le commandement après l'arrivée de ce dernier à bord du bâtiment. »

Nos développements ultérieurs montreront ce qu'il faut penser de l'assertion d'après laquelle le pilote est plus apte que le capitaine à commander le bâtiment. Pour le

moment, nous nous bornerons à dire que le contrôle exercé sur le lamaneur, qui paraît tant choquer le rédacteur de la note reproduite ci-dessus en partie, se conçoit sans aucune difficulté. Un capitaine, en effet, est toujours capable de s'orienter par lui-même et sans le secours de personne, à l'aide de relèvements minutieux, de sondages fréquents, d'un examen approfondi de ses cartes marines et de ses instructions nautiques. S'il n'a jamais encore navigué dans tels ou tels parages, il est seulement obligé, après avoir fait une étude théorique de la localité, de manœuvrer avec lenteur et avec précaution. Par conséquent, lorsqu'il accepte de prendre à son bord un pilote, rien de plus naturel qu'il le surveille et même lui donne, au besoin, les avis qu'il juge nécessaires. Aussi est-ce vouloir, à notre sens, ne rien prouver que d'invoquer le premier argument du rédacteur du *Dalloz*, puisque la logique se concilie également bien, sinon même beaucoup mieux avec les raisonnements produits par les partisans de la thèse adverse.

Les arguments historiques sont-ils plus satisfaisants ? M. Levillain en cite un certain nombre. En premier lieu, vient l'article 24 des *Rôles d'Oléron* qui « commence par déclarer qu'à compter de l'instant où un navire conduit par un pilote locman est arrivé à son port de destination, c'est au patron, c'est-à-dire au capitaine, qu'il incombe de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que les marchandises débarquées demeurent à l'abri de tout dommage. Or, quel est le motif de cette disposition ?

C'est que le locman est quitte de tout engagement dès qu'il a conduit le navire au lieu destiné pour la décharge. Ne résulte-t-il, pas par *a contrario* de ce passage qu'avant l'arrivée du navire dans le port, c'est le pilote et non le patron qui préside aux opérations de la navigation » ? Tout ceci est fort exact et indiscutable. Nous avons nous-même souligné, dans notre historique, que, antérieurement au xvii^e siècle, les capitaines étaient fréquemment des hommes de guerre ignorants des choses de la navigation ou encore, sur les bâtiments de commerce, des représentants de l'armateur pour tout ce qui touchait à la cargaison. Les pilotes hauturiers étaient là pour suppléer à l'insuffisance de leur science nautique. Et précisément la cause de la disparition de ces derniers ne fut autre que le perfectionnement de l'instruction des maîtres, perfectionnement qui eut pour résultat de dresser, à l'encontre de l'autorité jusqu'alors incontestée des hauturiers, une autorité rivale et, en fin de compte, plus puissante que la leur. A l'égard du pilote lamaneur s'est produit un changement équivalent, quoique moins radical. Cet utile collaborateur du capitaine n'a certes pas disparu, à cause des services d'ordre tout spécial qu'il lui rend, mais l'évolution dans les conditions de la navigation, enregistrée par le décret-loi de 1806, a conduit tout naturellement à le placer dans une situation subordonnée. Le seul tort des rédacteurs du texte a consisté à ne pas exprimer leur pensée avec une clarté suffisante et tel est le motif unique et pas très solide pour lequel

se sont manifestées dans la doctrine les divergences d'opinion que nous exposons. Les défenseurs de la théorie qui donne aux ordres du pilote la prédominance sur ceux du capitaine tirent d'ailleurs parti de ce manque de clarté et citent à l'appui de leurs idées quelques articles du décret lui-même.

« C'est ainsi, continue M. Levillain, qu'aux termes de l'article 2 l'examen que subit tout aspirant à la fonction de pilote doit porter sur la manœuvre, la connaissance des marées, etc. A quoi bon s'assurer que le candidat connaît la manœuvre s'il n'est pas appelé à exercer le commandement à bord des bâtiments dont il guidera la marche ? L'article 32 n'est pas moins significatif. Non seulement ses précautions seraient sans utilité si le pilote ne devait figurer que comme un guide appelé à renseigner le capitaine sur les difficultés matérielles de la navigation, mais les termes employés prouvent que c'est au pilote qu'appartient le droit de présider à la manœuvre, et que c'est lui aussi qui sera responsable des événements. »

Telle est la conclusion à laquelle aboutissent les raisonnements qu'on vient de lire, conclusion inadmissible parce qu'elle fausse l'esprit du décret de 1806 et qu'elle donne aux articles cités et commentés une portée qu'ils n'ont manifestement pas. Il est clair, en effet, qu'un pilote, à moins d'être ignorant et incapable de remplir ses fonctions, doit connaître à fond les lois de la manœuvre et de l'évolution des navires ; autrement ses avis

risqueraient, en produisant des effets contraires à ceux qu'il croyait devoir en attendre, d'entraîner de véritables catastrophes. Mais ces lois ne s'appliquent pas identiquement à tous les bâtiments. Pour chacun d'eux existe une certaine part d'aléa. C'est pourquoi l'article 32 vient obliger le capitaine à faire connaître — bien entendu d'une manière très superficielle — la marche du bâtiment, ses qualités et ses défauts, au lamaneur qui n'en est pas informé, afin qu'il puisse « se régler pour la manœuvre ».

Soutenir que les articles 2 et 32 impliquent un accord entre le capitaine et le pilote est très exact, très conforme à la réalité des faits, mais n'y a-t-il pas une exagération manifeste à prétendre induire de leur rédaction que le pilote est investi du commandement ?

Reste enfin l'article 28 du même décret invoqué par le rédacteur de la note du *Dalloz*, qui s'exprime comme suit : « Cet article est ainsi conçu : tout pilote convaincu d'avoir fait quelque manœuvre tendant à blesser les intérêts des autres pilotes ou d'avoir négligé celles dont l'omission aurait le même effet sera tenu de restituer ce qu'il aura perçu et, en cas de récidive, sera puni d'un mois d'interdiction. Or, un pilote ne peut évidemment répondre envers les autres du préjudice que leur occasionnent les manœuvres exécutées qu'autant que c'est à lui qu'appartient le commandement et qu'autant qu'il l'exerce en toute liberté. »

Les observations que nous venons de faire trouvent encore ici leur place. Il y a, en outre, lieu d'ajouter que la

rédaction de l'article 28, étant assez obscure doit être, non pas prise séparément, mais intercalée pour la lecture entre les articles 27 et 29 qui l'encadrent, sans aucun doute, à dessein. Lorsqu'on procède ainsi, on se rend compte que le mot « manœuvre », au lieu d'être pris dans l'acception de « mouvement d'un bâtiment », qui est dénué de tout sens, signifie « agissement frauduleux ou répréhensible » de nature à blesser, suivant l'expression du texte, les intérêts des autres membres de la corporation, par exemple, une entente secrète avec un capitaine pour obtenir un rang de préférence ou toute autre convention du même genre.

A cette première théorie, très discutable comme on l'a vu et, au surplus, presque abandonnée aujourd'hui chez nous, s'en oppose une seconde, soutenue par la doctrine et la jurisprudence françaises avec une presque complète unanimité. Malgré l'absence de toute disposition de loi formelle sur ce point, on peut considérer comme un fait acquis qu'en France le pilote remplit le rôle d'un conseiller, d'un guide, et ne dessaisit pas le capitaine de ses attributions nautiques. Auxiliaire précieux mais non pas autorité prédominante à bord, il vient dire au capitaine, ainsi que l'a très exactement expliqué M. Alfred de Courcy dans ses *Questions de droit maritime* : là sont les écueils cachés, les bancs de sable mobiles, ici se trouve le chenal ; il n'est qu'une carte marine parlante se rectifiant au jour le jour. La conséquence de ce rôle de second plan rempli par le lamaneur, c'est que sa présence sur

un navire ne donne pas à l'état-major et à l'équipage le droit de se croiser les bras : ils ont, au contraire, l'obligation de coopérer à la direction du bâtiment autant qu'il est en leur pouvoir (1). Toujours le commandant doit être prêt à faire exécuter avec intelligence et promptitude les ordres du pilote, à assurer la parfaite obéissance de ses hommes, à prévenir le pilote du voisinage des obstacles semés sur la route, et à insister près de lui pour empêcher toute négligence de sa part (2). Conformément aux principes ainsi posés, la jurisprudence a décidé en différentes circonstances que le capitaine conserve le droit, malgré la présence du lamaneur, de se rendre là où ses intérêts et sa volonté le lui commandent (3) et que la surveillance ainsi que la direction générale de son bâtiment restent entre ses mains. Ainsi le Conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a arrêté, le 31 mai 1904, que le capitaine est tenu de contrôler son pilote et de lui adresser toutes les observations nécessaires pour lui permettre d'éviter un barrage placé près de l'entrée d'un bassin (4) ; de même le Tribunal de commerce du Havre a estimé, dans une décision rendue le 3 janvier 1905, qu'un capitaine naviguant à grande vitesse par temps de brume au milieu d'une flottille de bateaux de pêche ne doit pas compter sur le pilote pour lui faire part des changements

(1) Bédarrides, *Droit commercial maritime*, t. 2, n° 395.

(2) Boistel, *Précis de droit commercial*, n° 1193.

(3) Jugement du Tribunal du Havre du 30 janvier 1911, Autran, t. 56, p. 25.

(4) Voir l'arrêt dans Autran, t. 20, p. 207.

à apporter à la route suivie en temps normal (1). Tout ceci revient à dire qu'une entente doit s'établir entre ces deux hommes au sujet des commandements à donner et des manœuvres à exécuter, entente dont la nécessité incontestable a été mise en pleine lumière par une circulaire ministérielle du 24 avril 1873 (2). La réaliser peut, dans certaines circonstances, être une chose délicate et difficile. Mais, pour employer les termes mêmes de M. de Courcy, il y a bien d'autres choses délicates en navigation. Le chef mécanicien connaît mieux sa machine que le capitaine : il est cependant subordonné à celui-ci et lui doit obéissance (3). Le cas est le même pour le pilote. Il communique ses connaissances d'ordre très particulier au « maître de la nau », comme l'appelaient nos navigateurs d'autrefois, et cependant celui-ci n'est tenu par aucun texte de lui remettre le commandement de son navire et conserve la responsabilité des ordres qu'il donne (4), sauf à être reconnu coupable de faute lourde devant les tribunaux pour n'avoir pas consenti à se rendre aux avis qui lui étaient soumis, si son obstination a eu pour conséquence un accident.

La théorie française que nous venons de résumer se justifie au surplus pour des raisons multiples qui sont à la fois d'ordre théorique et d'ordre pratique.

(1) Voir décision dans Autran, t. 20, p. 561.

(2) *Recueil des actes réglementaires*, p. 506.

(3) Deux tentatives de révolution dans la jurisprudence par M. de Courcy, Autran, t. 3, p. 129.

(4) Conseil d'Etat, arrêt du 15 janvier 1875, S. 76.2.278.

Raisons d'ordre théorique d'abord. A ne considérer que le point de vue du droit, la thèse qui laisse au capitaine son commandement se concilie beaucoup mieux et beaucoup plus facilement que la précédente avec les textes. L'article 35 du décret-loi de 1806 consacre, en effet, formellement la situation subordonnée du pilote vis-à-vis du commandant par la défense qu'il adresse aux lamaneurs de monter à bord contre le gré des maîtres. Dès lors, si ce dernier accorde bénévolement l'accès de la passerelle à un étranger, est-il raisonnable d'admettre sa mise au rancart par cet étranger même, sur les capacités duquel personne, à bord, n'est fixé ?

Ce n'est pas tout. La théorie soutenue par notre doctrine et notre jurisprudence est en accord complet avec l'article 227 du Code de commerce qui oblige le capitaine à se trouver, en personne, sur le navire à l'entrée et à la sortie des ports. Dans quel but, en effet, une prescription de ce genre ? Tout simplement parce que les manœuvres nécessaires pour l'arrivée comme pour le départ sont particulièrement difficiles et qu'il importe qu'elles soient surveillées par celui-là en qui l'armateur a placé sa confiance (1). Or, si ce marin est démonté par le pilote, la raison d'être de l'article 227 ayant disparu, il n'a plus qu'à descendre dans sa chambre, comme l'a écrit avec verve M. de Courcy, pour humer une tasse de café et lire un journal apporté à bord, sans se soucier le

(1) Cf. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. 5, p. 417.

moins du monde de la direction du navire. Ceci répugne d'autant plus à l'esprit que les rédacteurs du décret de 1806 sur le pilotage étaient contemporains des auteurs du Code de commerce et ont nécessairement été tenus au courant des dispositions qui ont été insérées dans ce dernier.

Enfin, un autre article du même Code, l'article 221, établit que le capitaine est garant de ses fautes, même légères, dans la conduite du navire. Sa portée est générale, aucune exception n'y est admise : le cas de la présence du pilote est resté en dehors des préoccupations du législateur. Ne serait-il pas inique, une fois le capitaine réduit à l'impuissance, de le rendre responsable d'erreurs ou de bévues commises par le pilote et qu'il ne lui aurait pas été possible d'empêcher ?

Dans un ordre d'idées différent, la théorie française se justifie tout aussi aisément. Au point de vue pratique, en effet, elle offre le gros avantage d'être conforme à l'intérêt de la sécurité de la navigation. La collaboration qui s'établit entre le capitaine et son pilote aboutit à ce résultat de mettre en commun, pour le bien du bâtiment, les connaissances particulières que possède chacun d'eux. Mieux que personne le commandant est averti de ce qu'il peut attendre de son navire. Il sait, par expérience, la facilité plus ou moins grande avec laquelle celui-ci obéit à la barre, il mesure avec exactitude le champ nécessaire, eu égard à la force et à la docilité des machines, pour opérer tel ou tel mouvement, il apprécie,

par une sorte d'instinct, l'influence exercée sur la coque par l'assiette d'un chargement plus ou moins complet, par la force ou la direction des courants. Et ici, personne n'est en état de le suppléer. On ne rencontre pas, en effet, dans la marine d'un pays, deux navires qui, même construits sur des plans identiques, se ressemblent au point de vue des qualités nautiques : chacun a sa manière propre de naviguer comme d'évoluer. La meilleure preuve en est, qu'avant des essais plus ou moins prolongés, aucun constructeur, aucun architecte naval n'est capable de tirer un horoscope certain sur les qualités ou les défauts d'un bateau qui vient d'être lancé : le nouveau-né à la vie maritime possède une individualité à lui, encore ignorée de tous, et c'est à bon droit qu'un orateur anglais, s'exprimant avec finesse, a dit un jour : « Les navires ont un tempérament si particulier, que la langue britannique les considère comme faisant partie du genre féminin. » Ce tempérament, docile chez l'un, rétif chez l'autre, un séjour à bord de quelques minutes ou de quelques heures est bien insuffisant pour le faire connaître, et rien ne remplace, pour arriver à ce résultat, un contact intime et prolongé pendant des semaines, voire même pendant des mois, au milieu des circonstances et des endroits les plus divers, tempête ou calme plat, chenaux et bassins resserrés des ports ou solitudes immenses du large. Voilà pourquoi le capitaine seul est apte à donner au pilote qui l'assiste d'utiles renseignements sur la technique spéciale de la manœuvre de son bateau.

Par réciprocité, le pilote indique en détail les particularités et les dangers de l'atterrissage au capitaine qui les connaît seulement à l'aide de ses cartes et de ses instructions nautiques. N'ayant probablement pas été touché par les avis aux navigateurs publiés à fréquents intervalles et qui ont pour but de signaler tous les changements survenus dans le balisage ou dans les passes donnant accès aux ports et bassins, il ignore les modifications survenues dans l'allumage ou l'extinction des phares et des bouées, dans les signaux, dans les règlements maritimes, et n'est pas davantage au courant de tel accident de navigation à la suite duquel une passe est momentanément impraticable. Dans ces conditions est précieux pour lui le recours à un homme familiarisé avec toutes les difficultés hydrographiques d'une région donnée en tant qu'il conserve sur lui la haute main. Tel est le cas avec notre théorie suivant laquelle le capitaine reste, conformément aux expressions imagées de nos pères, le « dominateur de la nef », le maître après Dieu, celui vers lequel, au moment du danger, se tournent tous les regards et toutes les espérances.

D'autres systèmes sont non seulement insoutenables, mais encore contraires à l'ordre public et à la dignité du commandement. Ils deviennent, en outre, « singuliers dans les pays lointains et peu connus. L'amiral Courbet avait des pilotes à bord de ses glorieux vaisseaux. Pense-t-on qu'il leur obéissait ? Nos capitaines qui remontent les fleuves de la Côte d'Afrique sont très heureux de

rencontrer des pilotes noirs illettrés, ignorants de notre langue dont ils s'empressent d'accepter les services. Ils les consultent par signes, par quelques mots d'un langage bariolé, sur la profondeur des eaux, sur la position des bancs de sable, sur la direction du chenal. Est-ce qu'ils abdiquent le commandement entre les mains de ces indigènes de hasard souvent utiles, mais souvent suspects ? Est-ce que le bon sens leur permet de s'incliner sous l'autorité de ces hommes, fussent-ils brevetés par le potentat de leur peuplade ? » (1).

Enfin, un autre avantage pratique de la théorie que nous exposons consiste à garantir aux tiers, ainsi que nous le développerons dans notre prochain chapitre, un recours efficace contre le capitaine et son armateur.

Est-ce à dire que tous les avantages jusqu'ici énumérés ne sont contrebalancés par aucun inconvénient ? Pas le moins du monde. Le lecteur a déjà pu se rendre compte par lui-même que les rapports entre le capitaine et le pilote supposent un désir mutuel de s'entendre et deviennent impraticables pour peu que tous deux (ou seulement l'un des deux) se montrent obstinés dans leurs idées et irréductibles aux arguments qui leur sont apportés. En outre, l'armement trouve dur de payer des droits de pilotage élevés pour obtenir la sécurité et de rester, malgré cela, en cas de faute du pilote, exposé à de coûteuses réparations pécuniaires.

(1) De Courcy, *loc. cit.* ; Autran, t. 3, p. 134.

Les objections ainsi formulées ont une valeur incontestable. Mais, dans une discussion aussi grave que celle qui porte sur le point de savoir si l'autorité du capitaine à son bord doit subir une atteinte quelconque, il convient de peser minutieusement le pour et le contre, d'examiner si les bons côtés l'emportent ou non sur les mauvais.

Précisément le maintien intégral du commandement dans les mains du capitaine comporte plus de bons effets que de mauvais, et ce seul motif doit, à notre avis, suffire à entraîner en sa faveur une adhésion complète.

§ 2. — Les législations étrangères.

a) *Phase antérieure à l'embarquement du pilote.* — Sur cette phase, nous ne nous étendrons pas pour éviter des répétitions. L'opération de la mise à bord, par sa nature même, n'est guère susceptible de varier et s'effectue partout suivant des procédés analogues à ceux employés en France. Les droits et les obligations des capitaines et des pilotes sont donc à peu de chose près identiques et on pourra s'en convaincre rapidement par la lecture de ce qui se passe dans les deux pays que nous citerons, entre bien d'autres, à titre d'exemples, l'Angleterre et l'Allemagne.

ANGLETERRE. — [Le capitaine qui est tenu, dans les districts où le pilotage est obligatoire, de prendre le pilote sous peine d'encourir une amende s'élevant au

double de la taxe exigible pour la conduite de son navire, est également obligé de faire suffisamment à l'avance le signal d'appel et de commander toutes les manœuvres nécessaires pour faciliter l'embarquement de celui-ci (1). Une amende de 50 livres est prononcée contre lui, si, tout en n'ayant à son bord ni pilote attitré, ni officier pourvu d'une licence, il hisse à son mât un pavillon analogue à celui qui doit être déployé lorsque le pilote est réellement sur le bâtiment (2).

De leur côté, les lamaneurs ne sont pas exempts d'obligations, car les règlements spéciaux des ports viennent compléter la loi générale, très sommaire en ce qui les concerne. Ils doivent d'abord maintenir battant un pavillon de grande dimension par rapport à la taille de leur embarcation et fixé en tête de mât ou à tout autre endroit apparent, sous peine d'encourir une amende de 20 livres au plus (3). En outre, presque partout, les textes locaux les obligent à se rendre en temps opportun sur les navires qu'ils doivent sortir afin de ne pas retarder l'appareillage, et à se comporter avec la sobriété et le respect qui sont de mise vis-à-vis des armateurs, des capitaines et des officiers (4).

ALLEMAGNE. — En Allemagne, peu d'explications dans les textes législatifs et réglementaires. Le Code de com-

(1) Pilotage Act, 1913, sections 43 et 44.

(2) Pilotage Act, section 42.

(3) *Ibid.*, section 39, § c.

(4) Voir, par exemple, le règlement de Liverpool entré en vigueur en 1910, sections 31, 37 et 39.

merce, en vigueur depuis le 2 juin 1902, stipule, dans son article 420, que le capitaine doit mentionner, sur son livre de bord, le moment et l'endroit où il a embarqué et débarqué le pilote. Quant aux obligations qui incombent à ce dernier, elles sont très analogues à celles que nous avons indiquées précédemment. Les signaux de reconnaissance sont le plus souvent déterminés en conformité avec les dispositions du règlement international du 21 février 1897 (art. 8) pour prévenir les abordages en mer. En outre, comme le système du tour de rôle est très usuel au delà du Rhin, des pénalités sont édictées pour punir les absences non autorisées des pilotes pendant leur service de garde ou bien les retards apportés par eux à se rendre à bord des navires qui leur échoient.

b) *Phase postérieure à l'embarquement du pilote.* — Les législations étrangères, pour tout ce qui touche aux rapports entre le capitaine et le pilote, se séparent en deux groupes distincts. Les uns se prononcent en faveur de la solution française. Ce sont : 1° le Danemark, où il a été jugé que le capitaine garde son commandement et que le pilote n'exerce aucune autorité sur l'équipage (1) ; 2° l'Egypte, où la Cour d'amirauté a jugé que sur le canal de Suez, le capitaine, tout en recevant du pilote des détails sur les particularités locales, reste maître de la manœuvre (2) ; 3° la Hollande, qui a adopté la même

(1) Handelsrecht, 19 mars 1884, *Clunet*, 1885, p. 282.

(2) Voir décision dans *Clunet*, 1883, p. 176.

manière de voir dans un jugement rendu, en 1886, à Amsterdam et confirmé sur appel (1).

Mais une seconde catégorie de pays ne se range pas à cette opinion et considère le capitaine comme dessaisi de son commandement par le seul fait de l'arrivée du pilote. Tel est d'abord le cas, semble-t-il, en Italie, bien qu'on s'y trouve en présence de textes difficiles à mettre d'accord. D'un côté, les articles 201 et 202 du Code de la marine marchande investissent le pilote du commandement pour tout ce qui intéresse la sécurité du bâtiment jusqu'à ce qu'il soit à l'abri de tout danger. D'un autre côté, les articles 496 et 504 du Code de commerce stipulent que le capitaine répond de toutes les fautes, même légères, qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions, à moins de faire la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, et qu'il doit commander son navire en personne à l'entrée et à la sortie des ports. Se basant sur les articles 201 et 202 du Code de la marine marchande, la Cour de cassation de Florence a déclaré, le 23 mars 1876, que le pilote seul doit supporter les conséquences des dommages causés par l'exécution de ses ordres; parce qu'il est investi du commandement (2). Au contraire, la Cour de cassation de Turin, statuant le 17 décembre 1897 en dernier ressort sur un arrêt de la Cour d'appel de Gênes, a prononcé que la présence à bord du pilote et la mauvaise direction imprimée par lui au navire importent peu,

(1) *Clunet*, 1877, p. 91.

(2) *Ibid.*, 1877, p. 105.

parce que, aux termes des articles 496 et 504 du Code de commerce, le capitaine conserve le commandement, même au regard du pilote qui fait momentanément partie de l'équipage (1). Les deux décisions sont difficiles à concilier. Néanmoins, en pratique, leur contrariété ne paraît guère soulever de difficultés, car l'interprétation donnée à la loi par la Cour de cassation de Turin est restée lettre-morte, autant que nous avons pu en juger. Outre que nos recherches personnelles ne nous ont pas conduit à retrouver des sentences du même genre, il ressort des renseignements très nets que nous a très aimablement fournis M. le Vice-Consul de France à Gênes, que le pilote, une fois arrivé à bord, prend effectivement la direction de la manœuvre dont le capitaine se trouve par là même dessaisi.

De telles hésitations jurisprudentielles sont inconnues en Angleterre et en Allemagne. En 1878, un jugement émanant du Privy Council s'exprimait comme suit : « D'ordinaire, les commandements du pilote doivent être obéis. C'est à lui qu'appartient l'entière direction du navire qui, dans l'intérêt de la sécurité, doit être confiée à un seul homme. Il peut néanmoins se présenter des circonstances anormales dans lesquelles le capitaine est bien fondé à désobéir aux ordres du pilote. Si pour cause de maladie subite ce dernier devient incapable de commander, l'autorité suprême retourne au capitaine.

(1) Voir dans Autran, t. 13, p. 208 et 820, les deux décisions dont il s'agit.

Mais, dans le cas qui nous occupe, rien de tel ne s'est produit. Le pilote avait, sans aucun doute possible, la direction exclusive du bâtiment pour tout ce qui se rapportait à l'utilisation de ses connaissances locales (1). » Les principes exprimés si clairement dans cette décision déjà ancienne n'ont pas cessé, depuis, de recevoir application et c'est ainsi que la Cour de judicature a jugé, le 12 mars 1907, que le capitaine n'a pas à s'immiscer dans la conduite de son bateau une fois le pilote obligatoire embarqué, mais qu'il doit cependant lui servir d'auxiliaire et, par exemple, lui démontrer son erreur s'il prend les feux d'un navire à l'ancre pour ceux d'un navire en mouvement (2).

Dans le second des deux pays que nous venons de citer, l'Allemagne, se remarque une tendance d'esprit analogue quoique plus absolue. Le 28 février 1902 (3), le Tribunal Hanséatique a jugé que le capitaine est tenu de remettre entièrement au pilote la direction de son bâtiment et qu'il ne peut sous aucun prétexte intervenir, même s'il trouve que les manœuvres prescrites sont moins prudentes que celles qu'il aurait ordonnées en personne.

Mais sa passivité doit exclusivement se manifester pour ce qui concerne la conduite du navire ; s'il s'agit, au contraire, de mesures ordinaires de la navigation comme

(1) Moore's Report. 1879, p. 171 ; voir aussi jugement « Earl of Auckland », dans *Parliamentary Paper*, 1862, n° 94.

(2) Voir décision dans Autran, t. 22, p. 826

(3) Décision rapportée dans Autran, t. 18, p. 364.

l'allumage des fanaux ou la surveillance régulière du loch, c'est à lui et non au pilote de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer l'exécution (1). Les motifs invoqués par les législations étrangères en faveur de cette thèse sont au nombre de deux. D'abord, le pilote est beaucoup plus au courant que le capitaine des difficultés et des dangers semés sur la route et il est juste de lui accorder la prééminence. Ensuite le commandement ne saurait être efficace s'il manque d'unité. C'est pourquoi, à la mer, l'autorité du capitaine est sans limites ; c'est pourquoi aussi il est incompréhensible de préconiser l'établissement, sur la passerelle, d'une dualité d'attributions ; au moment précis où ses conséquences éventuelles risquent d'être particulièrement onéreuses pour le navire comme pour sa cargaison.

Nous ne reviendrons pas sur les critiques que comportent ces deux arguments et nous prions le lecteur de se reporter aux raisonnements précédemment développés en faveur de la théorie adverse, raisonnements tenus par des officiers très distingués naviguant ou ayant navigué au commerce. Leur opinion a du reste — fait assez curieux — dépassé les frontières françaises et est partagée par un grand nombre d'armateurs et de marins britanniques qui critiquent avec énergie le dessaisissement du capitaine de son commandement. L'état d'esprit que nous signalons est loin d'être nouveau. Dès 1878, en

(1) Décision du Tribunal Hanséatique du 17 avril 1907 rapportée dans Autran, t. 23, p. 397.

effet, le Thames Traffic Committee dénonçait la tendance fâcheuse (*mischievous tendency*) de la solution admise par la loi anglaise. Il soutenait à l'unanimité qu'il est rationnel que le capitaine conserve la direction de la marche du navire et que le pilote doit simplement servir à donner des avis nécessaires à la sécurité de la navigation dans des parages déterminés. Enfin, il appelait l'attention du gouvernement sur le fait que certains armateurs, particulièrement soucieux de leurs intérêts ainsi que de la vie des équipages et des passagers, donnaient l'ordre à leurs capitaines d'accorder seulement au pilote la situation d'un auxiliaire (1).

De leur côté, à une époque toute proche de la nôtre, les enquêteurs chargés de préparer la loi de 1913 sur la refonte du pilotage ont partagé sans réserves la même manière de voir (2). Celle-ci a été aussi défendue à la Chambre des Communes, pendant les débats, par plusieurs orateurs dont l'un, M. Leslie Scott, a accusé le système pratiqué par ses compatriotes de « tuer chez le capitaine ce sens développé de la responsabilité qui est la meilleure des garanties de la bonne navigation du navire (3) ».

Le travail lent mais continu qui s'est poursuivi depuis

(1) Cf. Exposé des travaux du Thames Traffic Committee, 1879, rapporté dans le Report of his Majesty's Commissioners appointed to inquire into the subject of the Port of London, p. 132.

(2) Report of the Departmental Committee, p. 78-79, nos 259-260.

(3) *Parliamentary Debates*, vol. 47, n° 97, friday february 6th 1913, col. 2332.

le dernier tiers du siècle dernier dans une fraction importante de l'opinion devait forcément trouver, chez nos voisins d'Outre-Manche, un aboutissement quelconque. Cet aboutissement a consisté à introduire dans le Pilotage Act de 1913 une section 15 qui remplace aujourd'hui la section 633 du Merchant Shipping Act de 1894 et qui laisse subsister intégralement, même si le pilote est présent à bord, l'autorité, la responsabilité de capitaine, ainsi qualifié pour donner tous les ordres qui lui paraissent opportuns. Mais cette section, pour son entrée en vigueur, est subordonnée à l'homologation d'une convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Contrairement à ce qui se passe pour les autres, qui reçoivent application depuis le 1^{er} avril 1913, il doit en être tenu compte seulement à partir du 1^{er} janvier 1918. A ce moment, l'Angleterre se ralliera purement et simplement à la théorie défendue par notre doctrine et notre jurisprudence.

Un tel résultat n'est pas pour nous déplaire. La Grande-Bretagne revendique aujourd'hui pour ses marins, à juste raison, le titre de rouliers des mers qui flattait tant, jadis, l'orgueil des Hollandais. Par sa situation de première puissance maritime du monde, elle exerce sur les nations rivales un prestige éclatant. Aussi son adhésion à la thèse française en entraînera-t-elle probablement d'autres, notamment, dans un avenir plus ou moins proche, celle de l'Allemagne. Sur le littoral de ce dernier pays se manifestent, en effet, dès à présent, malgré la

jurisprudence que nous avons citée, quelques divergences, très localisées sans doute, mais pourtant assez puissantes pour s'être fait consacrer par la législation. Ainsi le règlement de la station de Bulk-Laboe (baie de Kiel), qui date du 11 juin 1896, contient un article 6 rédigé dans les termes suivants : « Le pilote sert au capitaine de conseiller pour la navigation dans le chenal (der Lotse hat dem Schiffsführer als Berater für das Fahrwasser zu dienen...) et n'exerce le commandement que quand le capitaine le lui a expressément transmis. Son devoir exige qu'il indique toujours à ce dernier, suffisamment à l'avance, les manœuvres qui doivent être faites (1). » D'autre part, le règlement du 4 mai 1899 en vigueur dans la baie de Neustadt (Holstein) stipule, également dans son article 6 : « Sur le navire, le commandement n'incombe pas au pilote. Il est seulement le conseiller (Ratgeber) du capitaine et doit, en temps voulu, l'assister de ses avis... (2). » Il y a là de précieux indices et peut être l'amorce d'un changement législatif sur la matière dont, seul, l'avenir déterminera la portée.

Du reste, point n'est besoin d'anticiper sur les hypothèses d'un temps qui n'est pas encore. Les exemples que nous fournissent les pays étrangers eux-mêmes suffisent amplement pour nous permettre de faire, en terminant,

(1) D. Purlitz, Das deutsche Lotsenwesen Reglement für die Lotsenstation Bulk Laboe, p. 119.

(2) D. Purlitz, Das deutsche Lotsenwesen Reglement für die Lotsenstation Neustadt, p. 125.

une constatation nette et précise : à savoir que la thèse française de la prééminence du capitaine sur le pilote, basée sur l'expérience, est et restera la plus défendable au point de vue juridique en même temps que la plus conforme à la dignité du commandement et à la sécurité de la navigation.

CHAPITRE V

LA RESPONSABILITÉ DU PILOTE

La question de la responsabilité du pilote a fait l'objet, dès les temps les plus lointains, d'une attention particulière du législateur. L'article 25 des *Rôles d'Oléron*, et même l'article 18 du livre IV, titre III, de l'ordonnance de 1681, qui date pourtant d'une époque considérée comme très civilisée, pronongaient pour réprimer la malveillance, la négligence ou l'ignorance, des châtiements exemplaires, dont nous avons précédemment fait mention, et destinés à servir de leçons redoutables à ceux qui se sentaient disposés à se comporter comme « faux et desloyaulx traistes pilottes ». Aujourd'hui, les supplices n'existent plus. Les peines, dans la pratique, guère davantage. Et pourtant les lamaneurs assistent, non plus des « nefz onéraires » valant avec leur cargaison des sommes peu considérables et montées par un petit nombre d'hommes, mais de gigantesques paquebots ou de gros cargo-boats qui représentent plusieurs millions et emportent à leur bord, outre des chargements énormes, plusieurs centaines de vies humaines. Serait-il admissible que, investis d'une fonction aussi importante, les pilotes échappent, en l'absence de textes précis, aux

conséquences de leurs fautes professionnelles, alors que des responsabilités écrasantes pèsent sur les capitaines en vertu de lois spéciales et des articles 221 et suivants du Code de commerce, alors surtout que tous les gens de mer sans exception sont soumis, à bord, à une discipline sans laquelle la navigation deviendrait impossible ?

Certes, sous le régime actuel, les pilotes ne sont pas à l'abri de certaines sanctions, mais le principe et l'étendue de leur responsabilité demeurent sur bien des points en discussion. Pour essayer d'apporter, dans l'étude de ce problème fort complexe, le plus de clarté possible, nous jugeons utile de distinguer avec soin les trois genres de responsabilité susceptibles d'incomber à un pilote : la responsabilité disciplinaire, la responsabilité pénale, la responsabilité civile.

§ 1. — La responsabilité disciplinaire.

La responsabilité disciplinaire est formellement prévue dans les textes et se justifie d'elle-même. Des obligations sont en effet imposées aux pilotes en compensation des avantages exceptionnels de leur situation. Si des manquements leur sont apportés, une répression énergique s'impose pour le bien du service. Les rédacteurs du décret fondamental ont partagé cette opinion et ont prévu dans un certain nombre de cas des sanctions certes rigoureuses, mais devenues bien surannées. Ainsi l'abandon de poste avant la mise du navire en sécurité ou le

refus d'obtempérer à un ordre de l'autorité hiérarchique entraînent un emprisonnement de quinze jours et, en cas de récidive, l'interdiction.

L'ivresse manifeste, au moment de l'arrivée à bord, fait encourir au coupable la perte de son salaire, un emprisonnement d'une durée de un mois, et, si elle est récidivée, la destitution. L'absence de la station sans congé régulier, le refus de donner la préférence à un bâtiment de l'Etat qui a fait le signal convenu en même temps que des navires marchands et quelques autres atteintes à la discipline que révèle la lecture du décret-loi sont sanctionnés par des pénalités analogues dont la durée varie suivant les infractions et infligées, dit l'article 50, par l'officier-chef des mouvements maritimes ou par celui préposé à la direction du pilotage et, en l'absence de ceux-ci, par l'officier du port de commerce, sous l'autorisation de l'administrateur supérieur de la marine ou de celui préposé à l'Inscription maritime. Ceci n'est vrai qu'autant que les sanctions encourues ne dépassent pas la durée de un mois. Les délits et les crimes qui donnent lieu à des peines plus graves sont jugés par les tribunaux correctionnels ou même les cours d'assises.

L'ensemble des dispositions qui viennent d'être reproduites subsiste-t-il encore de nos jours ? En principe oui, quoique diverses modifications y aient été introduites pour répondre aux nécessités modernes qui ne correspondent plus guère à celles du premier Empire.

Tout d'abord, en ce qui concerne les autorités pour-

vues du droit de punir, il importe de mettre en relief, avec plus de netteté que ne le fait le texte fondamental, que l'officier-chef du pilotage dans les grandes stations, et, dans celles de moindre importance, le pilote-major exercent des pouvoirs ayant trait principalement à l'administration intérieure de l'organisation à la tête de laquelle ils sont placés. Leurs attributions en matière disciplinaire ont une importance capitale, et il est regrettable qu'elles consistent seulement en l'état actuel des textes à diriger l'enquête sur les faits reprochés à leurs subordonnés, puis à proposer dans les cas quelque peu sérieux, au directeur de l'Inscription maritime ou à l'administrateur du quartier, la punition qu'ils estiment équitable et que l'un ou l'autre de ces deux fonctionnaires est seul autorisé à prononcer dans la circonscription maritime qui ressortit à sa juridiction.

Quant aux peines stipulées dans le décret-loi, elles soulèvent bien des objections : leur rigueur semble excessive et, pour reprendre une pensée de l'amiral Jauréguiberry exprimée dans une circulaire ministérielle du 27 janvier 1882, l'emprisonnement prononcé sans jugement et par mesure disciplinaire, à l'égard de membres d'un personnel dépourvu de toute qualité militaire, choque profondément les mœurs et les idées modernes. Néanmoins, des textes émanant du ministère de la Marine ont, à plusieurs reprises, décidé que les sanctions prévues doivent être appliquées, en dépit de leur archaïsme, car les auteurs du décret de 1806, lorsqu'ils

ont puni de huit jours de prison le pilote qui s'absente sans congé en bonne et due forme ou d'un mois de la même peine celui qui se rend coupable d'ivresse en service, ont nettement marqué leur intention d'exclure l'arbitraire de la répression (1). Le seul tempérament qui puisse être apporté à la sévérité dont les textes font preuve consiste à tenir très sérieusement compte du principe juridique élémentaire qu'en matière pénale toute disposition est de droit strict.

D'autre part, un second point est mis en relief dans le texte suivant : « Si les pilotes sont soumis, comme c'est nécessaire, à une certaine discipline, ils n'en sont pas moins des citoyens français ordinaires et ne peuvent être punis pour des fautes non expressément reconnues par la loi, suivant des formes restées en dehors de ses prévisions (2). » Au cas où cette dernière hypothèse viendrait à se réaliser, les autorités compétentes devraient immédiatement, après avoir au besoin suspendu l'inculpé de ses fonctions jusqu'à l'arrivée de la décision supérieure, en référer au ministre, seul qualifié pour statuer en dernier ressort. Un recours de ce genre a, nous a-t-on assuré, été employé récemment dans un port de la côte normande. Pour avoir refusé d'obtempérer à un ordre de son chef, un pilote encourut la peine de

(1) Dépêche ministérielle manuscrite du 11 juin 1900, qui nous a été obligeamment communiquée par un administrateur de l'Inspection maritime du Havre.

(2) Dépêche ministérielle manuscrite du 7 août 1903.

15 jours de prison, d'ailleurs prévue par le décret-loi, mais exagérée aux yeux des fonctionnaires de l'Inscription maritime ; ceux-ci proposèrent une incarcération de 4 jours au ministre qui la ratifia. Le coupable y trouva son avantage, mais non le droit pénal. Mieux que les plus longues dissertations, la dérogation aux principes que nous rapportons prouve l'insuffisance de notre charte du pilotage qui porte des traces tellement évidentes d'une vieillesse trop avancée qu'une réforme complète des mesures disciplinaires étudiées dans le présent paragraphe s'impose. Nous souhaitons vivement qu'elle aboutisse dans un avenir prochain, car il serait désastreux, pour le bon renom des stations de notre littoral, que l'administration de la Marine, tirant argument de la trop grande sévérité des punitions établies sous le règne napoléonien, vienne à faire preuve d'une bienveillance poussée à l'extrême et à assurer aux lamaneurs une impunité à peu près complète dans des circonstances où ils sont manifestement répréhensibles.

§ 2. — La responsabilité pénale.

La responsabilité pénale des pilotes peut se trouver mise en cause devant les tribunaux en diverses circonstances. Les unes, citées au chapitre suivant, consistent en contraventions à des règlements préfectoraux sur les mouvements de la navigation dans les ports ou en contraventions de grande voirie (1). Les autres se rencon-

(1) Ainsi le 1^{er} juin 1849, le Conseil d'Etat a rejeté la requête dépo-

trent lorsque les délits commis donnent lieu, suivant le deuxième paragraphe de l'article 50 du décret-loi du 12 décembre 1806, « à des peines d'emprisonnement ou d'interdiction dépassant un mois, à des amendes ou à des peines afflictives ». Mais le cas le plus fréquent et le plus important à étudier, parce qu'il oppose la responsabilité pénale à la responsabilité civile, c'est celui où par malveillance, ignorance ou négligence, le pilote commet une faute nautique qui entraîne le naufrage ou l'échouement du navire qu'il conduit, ou qui, sans aller jusqu'à ces conséquences extrêmes, est la cause d'avaries plus ou moins graves pour la coque ou pour la machine. Dans les siècles, maintenant éloignés de nous, où s'exerçait, sur un grand nombre de points de la côte, la sinistre industrie des naufrageurs, il arriva souvent à des lamenteurs de payer par de terribles supplices la perte des vaisseaux conduits par eux hors de leur route pour en permettre le pillage dont parfois, s'il faut en croire Valin, le seigneur de l'endroit n'hésitait pas à prendre sa part (1). De nos jours encore, quoique assez rarement,

sée devant lui par un lamenteur du Havre, le sieur Ménélon, condamné par le Conseil de préfecture à 40 francs d'amende pour avoir causé des avaries aux ouvrages du port avec son bâtiment à la suite du refus d'obtempérer aux ordres du capitaine de port (Voir *Sirey*, 1849.2.507). Plus récemment, le Tribunal de simple police de Saint-Nazaire a condamné à un franc d'amende et aux dépens un pilote qui avait fait entrer un navire dans le port malgré le signal qui en interdisait l'accès, considérant cet acte d'indiscipline comme une contravention aux règlements préfectoraux sur la police du port (Voir ce jugement dans *Autran*, t. 24, p. 73).

(1) A ce propos Michelet, dans son volume intitulé *La Mer*, s'est

se rencontrent des cas dans lesquels une faute de manœuvre due non plus certes à la malveillance, mais à un défaut de science professionnelle ou de soin, produit des accidents au plus haut point regrettables.

Un fait de ce genre, absolument typique, s'est produit, il y a quelques années, dans le port du Havre. Le 20 juillet 1896, vers 8 h. 45 du soir, le vapeur français *Saint-Marc*, appartenant à la Société navale de l'Ouest, effectuait sa sortie et faisait route pour prendre la mer, son pilote à bord. Dans le même temps, un steamer anglais, le *Fontains-Abbey*, donnait dans les jetées, assisté, lui aussi, d'un pilote. Le temps était clair, les feux bien visibles. Cependant, dans la partie la plus large de l'avant-port, à la hauteur du Musée, les deux navires s'abordèrent et le *Saint-Marc* coula. Il fut reconnu que les pilotes avaient fait preuve de négligence et qu'ils avaient manœuvré, se fiant sur ce que la mer avait été pleine trois heures auparavant, comme si aucun bâtiment ne devait se trouver sur leur route : aussi leur responsabilité fut prouvée et reconnue, en même temps que le ministre de la Marine faisait usage contre eux de sanctions, d'ailleurs assez légères, puisqu'elles se bornèrent à un blâme et à un avertissement infligés aux deux coup-

exprimé comme suit au chapitre des Phares, p. 92 : « Le pillage du naufragé est le revenu du seigneur : c'est le noble droit de bris. On sait ce comte de Léon enrichi par son écueil « pierre précieuse », disait-il, « plus précieuse que celles qu'on admire aux couronnes des rois ».

bles (1). Une répression aussi molle paraîtra à d'aucuns regrettable, mais ce qui est particulièrement important au point de vue qui nous occupe, c'est de constater que la mise en cause d'un lamenteur fautif n'est pas seulement possible en théorie et qu'elle est aussi susceptible d'applications pratiques. Reste maintenant à savoir au moyen de quelle procédure un pareil résultat est obtenu. Ici, aucune analogie entre les capitaines au long cours et les pilotes. On sait, en effet, que les officiers de la marine marchande, s'ils ont commis une faute nautique, peuvent être traduits devant un tribunal de composition hétérogène, qui porte le nom de tribunal maritime spécial et fonctionne en vertu de la loi du 10 mars 1891, destinée à prévenir les abordages en mer. Le commissaire de l'Inscription maritime remplit les fonctions de président et est assisté d'un capitaine de port, de deux capitaines au long cours et d'un juge au tribunal de commerce. Un lieutenant de vaisseau présente un rapport sur l'affaire et un commis de l'Inscription maritime tient le rôle du greffier. Après des débats publics au cours desquels des avocats inscrits au barreau prennent souvent la parole en faveur des parties, une sentence est rendue qui prononce soit un acquittement, soit une amende ou un emprisonnement, soit le retrait du brevet et l'interdiction pour le prévenu de commander à l'avenir.

Pour les pilotes, le système en vigueur est moins com-

(1) Voir le jugement du Tribunal de commerce du Havre en date du 29 septembre 1897 rapporté dans Autran, t. 13, p. 327.

pliqué. Lorsqu'un accident se produit, malgré la présence de l'un d'eux à bord du navire, une enquête est ouverte pour en déterminer les causes, non par l'officier-chef ou le pilote-major de la station, mais par une commission spéciale, appelée commission locale, qui comprend un fonctionnaire de l'inscription maritime et un conseiller technique (inspecteur de la navigation ou officier de port). La commission transmet le résultat de ses travaux ainsi que la proposition de sanction qu'elle estime équitable au préfet maritime de l'arrondissement. Celui-ci fait parvenir le dossier au ministre de la Marine qui, après examen des faits, prononce lui-même la peine, en se reportant à l'article 1^{er} du décret du 16 juin 1913 où sont énumérées les sanctions de la responsabilité des lamaneurs coupables de fautes nautiques.

La part de l'arbitraire et du hasard dans la procédure est donc aujourd'hui restreinte au minimum. Et cela vaut, à coup sûr, la peine d'être remarqué, car le résultat obtenu par l'entrée en vigueur du décret de 1913 précité, sur lequel nous reviendrons un peu plus loin, forme, pour tout ce qui touche au prononcé des sanctions, un contraste heureux avec l'état chaotique de la législation qui s'est perpétué de longues années et que nous allons retracer brièvement.

Une première constatation est d'abord nécessaire en toute justice : les défectuosités qui ont trop longtemps subsisté dans la répression ne sont pas dues au mutisme ou à l'obscurité du décret-loi de 1806. Celui-ci contient,

en effet, une disposition ainsi conçue : Tout pilote qui, s'étant chargé de conduire un bâtiment de l'Etat ou du commerce, et ayant déclaré en répondre, l'aura échoué ou perdu par ignorance, ou par négligence, ou volontairement, sera jugé conformément à l'article 40 de la loi du 22 août 1790 (article 31 du décret de 1806).

Or, l'article 40 de la loi de 1790, auquel il est fait allusion, est, lui aussi, d'une clarté parfaite et stipule que tout pilote côtier, « coupable d'avoir perdu un bâtiment de l'Etat ou du commerce, lorsqu'il s'était chargé de sa conduite et avait déclaré en répondre, si c'est par négligence ou ignorance, sera condamné à trois ans de galères ; si c'est volontairement, sera condamné à mort ».

Cependant, par la suite, des difficultés se sont présentées. « Différents textes, ainsi que l'a très justement exposé M. Paul Meunier, sont venus modifier les pénalités qui frappent le pilote négligent et fautif, mais aucun n'a abrogé les dispositions du décret de 1806, spécialement au cas d'échouement involontaire d'un navire de commerce non convoyé. En effet, l'article 11 de la loi du 11 avril 1825 sur la sûreté du commerce et de la navigation, dit : Tout capitaine, maître, patron ou pilote, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui volontairement et dans une intention frauduleuse le fera périr par des moyens quelconques, sera puni de mort. Quant aux décrets du 24 mars 1852 et du 4 juin 1858, ils ne visent non plus que les cas de perte et

d'échouement volontaires ou d'échouement involontaire d'un navire de commerce convoyé.

« Les dispositions de la loi ont été certainement abrogées pour tout ce qui a été à nouveau réglementé par les lois et décrets postérieurs, mais elles continuent à poursuivre tout leur effet pour tout ce que ces derniers ont pu laisser de côté, et l'on est contraint de reconnaître que la peine des galères est la seule qui puisse être prononcée contre le pilote dans l'espèce proposée (1). »

Telle est justement la base de toutes les discussions qui jusqu'en 1913 se sont donné libre cours sur le sujet. La peine des galères a été abolie sous la Révolution. Elle ne figure plus dans le Code pénal de 1791 ; en outre, dans celui du 3 brumaire an IV, elle est remplacée par la peine des fers dont l'application a duré fort peu, puisque celle des travaux forcés lui est substituée dans le Code pénal de 1810. Néanmoins, en dépit de ces dispositions formelles, la peine des galères a continué à être employée pour la répression de quelques crimes ou délits maritimes, jusqu'à l'entrée en vigueur du décret-loi du 24 mars 1852 dont l'article 56 stipule que les peines criminelles prévues par lui sont identiques à celles portées dans les lois ordinaires. L'abrogation des galères, virtuelle à partir de ce moment, fut formellement prononcée quelques années plus tard. En 1858, le Code de justice militaire pour l'armée de mer donna une liste complète

(1) Paul Meunier, *loc. cit.*, p. 205-206.

des sanctions que les tribunaux maritimes sont en droit d'infliger et dans laquelle les galères ne sont pas citées ; il établit en outre, par son article 374, que toutes dispositions législatives et réglementaires relatives à la pénalité en matière de crimes ou de délits maritimes sont abrogées.

Rien de plus net ni de plus précis : depuis 1858, la peine des galères est définitivement rayée de notre droit criminel. Malgré cela, il reste intéressant, dans une esquisse rétrospective, d'élucider si elle a été remplacée par une autre et, en cas d'affirmative, par quelle autre.

La question s'est posée en Cassation, au cours de l'année 1874, à l'occasion d'un pourvoi du procureur général de la Cour de Poitiers contre un arrêt de la Chambre des mises en accusation de cette dernière juridiction qui renvoyait de toutes poursuites le pilote Labat, inculpé d'avoir occasionné par son imprudence l'échouement de la goélette *Charles-Louis* à laquelle, au moment de l'accident, il prêtait son assistance (1). Un rapport très documenté, fut présenté sur l'affaire par M. le conseiller Baudouin qui concluait son intéressant exposé comme suit : «... La loi seule a le pouvoir de substituer une peine à une autre. Aussi l'arrêt attaqué décide avec raison qu'on ne peut ni restreindre, ni étendre la juridiction, ni

(1) Voir toute cette affaire au *Sirey*, 1874.1.236, ou au *Dalloz*, 1875.1.178. — Cf. également *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande*, par Henri Fromageot, p. 115 et 116 (volume paru en 1901 et édité chez A. Pedone, 13, rue Soufflot).

créer des équivalents ou des assimilations. En 1851, la peine des travaux forcés ayant été assimilée à celle des fers par un conseil de guerre, la Chambre criminelle a repoussé cette assimilation par un arrêt du 2 août 1851. Quelle autre peine pourrait être appliquée comme sanction de l'article 40 de la loi de 1790 ? Aucune loi, ni le décret de 1852, ni la loi de 1858 n'ayant fixé l'équivalent de la peine des galères et des fers, celle des travaux forcés étant repoussée comme ne l'ayant pas remplacée, il semble qu'aucune autre ne peut être prononcée... Il faut reconnaître une lacune dans la loi et ne pas chercher à la combler par un abus de pouvoir. »

D'autre part, M. l'avocat général Bédarrides s'exprimait comme suit, avec une logique non moins pénétrante, dans ses conclusions au sujet de la même affaire : « M. Dalloz (V^o *Organisation maritime*, n^o 723) propose de remplacer les galères par la prison dans le cas d'échouement involontaire. Un autre auteur estime que les travaux forcés pourraient être prononcés parce que les travaux forcés ont été substitués aux fers qui avaient eux-mêmes été substitués aux galères. Tout cela n'est-il pas arbitraire ? Le premier de ces deux auteurs fait dégénérer le crime en délit ; le second remplace une peine abolie par une peine nouvelle à la suite d'une assimilation contestable. L'assimilation des peines est une opération arbitraire qui ne paraît pas rentrer dans les attributions du juge. Quand le législateur a aboli, le 12 mars 1848, la cale, la bouline et les coups de corde, il a rem-

placé ces châtiments par l'emprisonnement. Mais en abolissant les galères et d'autres pénalités d'une manière générale, il ne les a pas remplacées par des peines nouvelles en rapport avec chaque infraction. Or ce que, seul, il avait le droit de faire et ce qu'il n'a pas fait, le juge ne peut pas le faire à sa place, car toute peine substituée par le magistrat à la peine abolie serait arbitraire dans sa nature comme dans sa durée (1). »

Ainsi, de l'aveu des hommes les plus compétents, l'état de notre législation depuis 1858 aboutissait à assurer une impunité à peu près complète au pilote coupable tant que la faute nautique commise par lui dans la conduite d'un bâtiment n'entraînait pour l'équipage entier ou pour quelques-uns de ses membres, ni la mort, ni des blessures quelconques, seuls cas dans lesquels la comparution devant les tribunaux s'imposait en vertu des articles 319 et 320 du Code pénal. Des mesures énergiques devinrent nécessaires pour arrêter l'aggravation, croissante avec le temps, des inconvénients d'un régime aussi bizarre. C'est pourquoi, le 16 juin 1913, M. Pierre Baudin, alors ministre de la Marine, adressa au Président de la République un rapport dans lequel il démontrait l'impossibilité de laisser davantage le chef de son département dans un état complet d'impuissance à l'égard des fautes nautiques des pilotes, titulaires d'un brevet délivré par l'Etat, alors que des textes précis lui confé-

(1) Cf. en ce sens Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial*, t. 5, n^{os} 26-29.

raient des pouvoirs disciplinaires étendus vis-à-vis des capitaines ou patrons et des mécaniciens de la marine marchande. Le projet de décret annexé au rapport fut ratifié aussitôt et, bien qu'ayant seulement un caractère transitoire, a marqué un progrès très notable sur l'état de choses antérieur, puisque le pilote fautif peut aujourd'hui être puni, même dans des hypothèses où les articles 319 et 320 du Code pénal ne sauraient trouver application.

Le texte en question est extrêmement court. Il comprend deux articles fort clairs et conçus dans les termes suivants :

ART. 1^{er}. — Les peines disciplinaires applicables aux pilotes pour la répression des fautes nautiques qu'ils peuvent commettre dans la conduite des navires qu'ils sont chargés de piloter sont :

La réprimande,

Le blâme,

La suspension temporaire des fonctions,

La révocation.

ART. 2. — Ces peines sont prononcées par le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande après enquête contradictoire.

La clarté et la concision dont ont fait usage les rédacteurs ne nous semblent pas rendre superflues quelques observations.

D'abord, en effet, l'attention se trouve arrêtée par les premiers mots du décret qui qualifient à juste titre de

« disciplinaires » les sanctions prévues par extraordinaire pour des hypothèses dans lesquelles est mise en jeu très certainement la responsabilité pénale du lamaneur. Une soudaine transposition de point de vue se produit ici qui est de prime abord singulière. Mais c'est le cas précisément de se remémorer les raisonnements si justes et reproduits plus haut de M. le conseiller Baudouin et de M. l'avocat général Bédarrides pour reconnaître une fois de plus que, seul, le législateur peut modifier l'échelle des peines de notre droit criminel. Il devient alors facile d'embrasser d'un simple coup d'œil toute la différence entre une transformation aussi grave pour l'existence même du droit pénal que celle qui résulte de la suppression ou de la modification de certaines peines, remplacées ou non par des peines nouvelles, et la mesure beaucoup plus anodine, beaucoup plus restreinte, prise par le décret de 1913 pour combler une lacune de notre loi en attendant la promulgation, peut-être lointaine, du nouveau code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Le but poursuivi, très nettement expliqué par M. Pierre Baudin dans son rapport précité, était très immédiat en même temps que très limité, et c'est sans doute le motif pour lequel il a été atteint sans grandes difficultés.

Le second point sur lequel nous trouvons nécessaire d'appuyer tant soit peu concerne l'interprétation à donner à l'article 2. L'attention du sous secrétaire d'Etat a été en effet récemment appelée sur le fait que dans certains quartiers d'Inscription maritime, le pilote incriminé

ne serait pas admis à s'expliquer oralement devant la commission locale, et que cette dernière donnerait son opinion sur les responsabilités engagées, après simple lecture du rapport du pilote et avis demandé à l'officier-chef ou au pilote-major. La procédure, ainsi comprise et menée, ne répond pas à l'esprit du décret de 1913 et il importe de bien noter qu'une enquête ne saurait être considérée comme contradictoire que si l'inculpé a connaissance des faits qui lui sont reprochés et des dépositions des témoins appelés à retracer les circonstances de l'accident et que s'il a comparu lui-même, pour présenter ses observations, avant la clôture des travaux de la commission locale (1).

Enfin un dernier trait, déjà indiqué au passage et sur lequel nous désirons cependant revenir quelques instants, concerne la durée d'application du décret de 1913. Bon prophète serait certes celui-là qui se croirait capable de la déterminer avec exactitude ; mais il n'en est pas moins vrai que, dùt-il rester un demi-siècle ou plus en vigueur, ce texte constituera toujours une transition vers un état de droit meilleur et plus rationnel, il conservera toujours le caractère provisoire que lui ont donné ses auteurs parce qu'il est destiné à être, un jour ou l'autre, remplacé par un Code disciplinaire et pénal de la marine marchande bien harmonisé et de portée générale.

Ce Code, à l'heure actuelle, n'est pas rédigé dans une

(1) Cf. Lloyd français, 9 janvier 1914 : « Les fautes nautiques des pilotes. »

forme définitive et subira certainement de nombreuses relouches lorsqu'il viendra en discussion devant les commissions intéressées et devant le Parlement. Néanmoins, le projet de loi qui en contient la substance permet d'ores et déjà de s'en faire une idée d'ensemble et d'en donner un rapide aperçu (1). De même qu'à tous les gens de mer, une place importante y est réservée aux pilotes, assimilés, dans le chapitre V, aux officiers ou chefs de quart et punis sévèrement en cas de faute commise par eux.

Le texte prévoit d'abord, dans un article 76, les cas de perte, d'échouement ou de destruction d'un navire causées volontairement et dans une intention criminelle par des moyens quelconques ; il leur déclare applicables les peines portées aux articles 434 et 435 du Code pénal et ajoute que si le coupable est chargé de la conduite du bâtiment ou s'il le dirige comme pilote, le maximum de la peine sera prononcé contre lui.

A côté de l'hypothèse — heureusement très rare — de catastrophes maritimes entraînées par un acte réfléchi et voulu, le futur Code envisage d'autres causes d'accidents susceptibles d'avoir, quoique moins graves en elles-mêmes, des suites à peu près aussi funestes : elles ne sont pas limitativement énumérées et comprennent,

(1) Projet de loi concernant le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, *J. O.*, Documents de la Chambre des députés, session de 1913, n° 2696 (annexe au procès-verbal de la séance du 6 mai 1913).

d'après le texte, outre les infractions sur la route à suivre, tous les autres faits de négligence imputables au pilote. La rigueur des peines prononcées par les articles 76 et 77 varie avec les conséquences plus ou moins graves que la faute commise a produites tant pour le navire lui-même que pour son équipage et ses passagers. S'il s'agit seulement d'une contravention pure et simple aux règles sur la route à suivre, le pilote encourt, aux termes de l'article 76, un emprisonnement de 6 jours à 3 mois et une amende de 100 francs au maximum ou l'une de ces deux peines seulement. Mais si la même infraction ou un fait quelconque de négligence du même individu occasionnent soit un abordage avec un autre navire ou avec un quai, soit un échouement sur un obstacle visible inconnu, soit une avarie grave du navire ou de son chargement, la sanction est de 6 jours à 3 mois d'emprisonnement et de 500 francs d'amende au maximum ou l'une de ces deux peines seulement. Enfin si, cas plus sérieux encore, les mêmes faits répréhensibles ont abouti à la perte ou à l'innavigabilité du bâtiment et à la perte du chargement ainsi qu'à la mort ou à des blessures graves pour une ou plusieurs personnes se trouvant à bord, le coupable est puni de 3 mois à 2 ans de prison et d'une amende de 600 francs au maximum ou de l'une de ces peines seulement.

Voilà un ensemble de dispositions bien faites pour tenir constamment en éveil la vigilance des lamaneurs. Les sanctions sont sévères et, en outre, tout laisse à

supposer qu'à moins d'un bouleversement radical des articles proposés, elles recevront une application régulière. Ce n'est plus, en effet, l'Administration pour laquelle il est parfois difficile de statuer avec l'impartialité désirable qui connaîtra des poursuites intentées en matière de responsabilité pénale, mais la juridiction de droit commun. A la suite d'une enquête contradictoire faite par le département de la Marine dans des conditions qui seront déterminées par un règlement d'administration publique, puis après avis du Conseil supérieur de la navigation maritime (art. 76), l'administrateur de l'inscription maritime citera directement, en cas de délit, le prévenu devant le tribunal correctionnel du chef-lieu du quartier et y remplira le rôle de ministère public ; en cas de crime, le même fonctionnaire transmettra, également après l'enquête sus-mentionnée, le dossier de l'affaire au procureur de la République qui prendra toutes les dispositions nécessaires pour la mise en accusation du coupable devant la Cour d'assises dont dépend le chef-lieu du quartier (art. 30).

Notre législation, complétée, rajeunie par les procédés qu'on connaît maintenant, est, en somme, depuis 1913, assez satisfaisante et est appelée à le devenir plus encore dans l'avenir. On ne saurait trop s'en féliciter. En effet, de toutes les garanties que l'armement exige à juste titre des pilotes eux-mêmes et des autorités dont ils dépendent, celle d'une répression pénale énergique est, à coup sûr, une des plus efficaces, surtout lorsqu'elle corrobore

l'application sans faiblesse de sanctions disciplinaires assez sérieuses pour être craintes. Le lecteur se sentira vraisemblablement pénétré davantage de cette vérité quand la lecture du paragraphe qui va suivre lui aura démontré les résultats pécuniaires très incertains et très négligeables produits par la responsabilité civile des pilotes dans les pays où elle est admise par la loi et par les règlements.

§ 3. — La responsabilité civile.

La question de la responsabilité civile des pilotes est fort délicate et soulève de grosses difficultés. S'il n'est personne qui ne reconnaisse la nécessité d'une responsabilité disciplinaire et d'une responsabilité pénale pour les lamaneurs, la même unanimité n'existe plus dès qu'on en vient à discuter sur leur responsabilité civile, c'est-à-dire sur les réparations pécuniaires, les dommages-intérêts dont se rend passible, en vertu des articles 1382 et 1383 du Code civil, quiconque cause un dommage à autrui par son fait positif, par sa négligence ou par son imprudence. Des doctrines divergentes sont soutenues en France même, ainsi que dans les différentes nations, et trouvent leur répercussion dans la législation. Aussi importe-t-il, dès en commençant, de placer le problème sur son vrai terrain et d'examiner quelles raisons, juridiques ou pratiques, militent en faveur de telle ou telle solution proposée.

On a coutume, en général, de considérer la responsabilité civile du pilote comme liée à l'obligation du pilotage. Lorsque, en effet, c'est l'acte même d'embarquer le lamaneur et de subir sa présence sur la passerelle qui constitue l'obligation, ce lamaneur est un auxiliaire imposé, dans toute la force du terme, par les règlements, puisque toute faculté d'exercer un choix parmi les membres de la corporation est refusée au capitaine. Dès lors, s'il cause des avaries, le pilote doit être déclaré responsable. Au contraire, l'acquittement de la taxe est-il seul rendu exigible en cas de refus de l'assistance offerte par le lamaneur, l'obligation se bornant alors à l'acquittement d'un impôt, à un versement fiscal, le capitaine, en définitive, reste à la rigueur libre d'exercer un droit de préférence à l'égard de tel individu qu'il sait plus capable que tel autre et, en tous cas, d'accorder ou de refuser, comme il l'entend, le libre accès à bord de son bâtiment : de là résulte que s'il accepte la collaboration qui lui est offerte, c'est lui et non le pilote resté sous sa dépendance, même une fois entré en fonctions, qui conserve la responsabilité des événements qui se produisent dans la suite.

Ainsi, de la double acception dans laquelle peut être pris le terme « obligation » en matière de pilotage, sont nées deux théories sur la responsabilité, diamétralement opposées l'une à l'autre.

Un certain nombre de pays ont, soit par leurs textes, soit par leur jurisprudence, opté en faveur de la première.

En Espagne, l'article 631 du Code de commerce établit

que « le pilote est responsable de tous les dommages occasionnés au navire et à la cargaison par sa négligence ou son impéritie, sans préjudice de la responsabilité criminelle à laquelle il est soumis s'il s'est rendu coupable de délit ».

En Italie, l'article 199 du Code de commerce se prononce en faveur de la même solution, avec la différence que la corporation des pilotes répond, jusqu'à concurrence d'un montant déterminé, des dommages qui résultent du défaut de soin du pilote fautif qui reste, s'il y a lieu, tenu personnellement pour le surplus.

La loi portugaise n'est pas moins formelle. Elle exonère entièrement le capitaine de sa responsabilité quand son navire était sous la direction d'un pilote conformément aux règlements et lui donne le droit de réclamer une indemnité soit à ce dernier, soit à la corporation s'il en existe une (art. 672, C. com.). Mais cette disposition ne s'applique qu'en cas d'abordage et laisse en dehors de ses prévisions la perte ou l'échouement du navire causés par la faute du lamenteur, ce qui lui enlève beaucoup de son intérêt.

Aux Etats-Unis, c'est un principe uniformément admis de rendre le navire responsable des dommages provenant de la faute du pilote, même si la prise à bord de ce dernier est obligatoire. Cependant, en définitive, le lamenteur finit par supporter toutes les conséquences de sa conduite parce qu'un recours est toujours exercé contre lui. La Cour suprême avait déjà statué dans ce sens en

octobre 1876 (1) et, plus récemment, la Cour du district Est de Virginie a reconnu que les membres d'une association de pilotes sont responsables conjointement de la négligence apportée par l'un d'eux dans l'accomplissement de ses devoirs et ayant engagé, dans un abordage, la responsabilité du navire que conduisait le lamaneur fautif (2).

De même encore, en Russie, l'article 320 du Code de commerce s'exprime en termes très nets et déclare les pilotes et leur corporation responsables de tout dommage ou préjudice résultant de leur faute, depuis le moment où ils se chargent de la conduite du bâtiment jusqu'à ce que ce dernier se trouve en sûreté, dans un port, sur une rade ou à quai.

En Allemagne et en Angleterre sont appliquées des règles analogues. Le premier de ces deux pays a fait insérer, dans son Code de commerce, un article 748 aux termes duquel l'armateur est affranchi de toute responsabilité pour les dommages imputables en cas d'abordage à un pilote imposé par les règlements si tous les hommes de l'équipage ont rempli les obligations qui leur incombent. « Le motif de cette disposition a été donné par la Commission de Hambourg », écrit M. L. Beauchet (3) en commentant ce texte ; « c'est qu'il serait trop rigou-

(1) *Clunet*, 1877, p. 264.

(2) Décision du 17 décembre 1903. Cf. *Autran*, t. 20, p. 129.

(3) Ludovic Beauchet, *Du dommage provenant de l'abordage des navires dans le droit allemand*, *Autran*, t. 1^{er}, p. 191.

reux d'imposer à un armateur la responsabilité du fait d'une personne qu'il n'est pas libre de ne pas recevoir à bord et qu'il ne peut choisir. L'abordage causé par la faute d'un pilote obligé est donc causé par une force majeure. »

Comme la doctrine, la jurisprudence a eu en maintes circonstances à se prononcer en matière de responsabilité et, récemment encore, le Tribunal de l'Empire a jugé, en combinant avec l'article 738 du Code de commerce une ordonnance impériale du 29 juillet 1901 spéciale au canal de Kiel, que le pilote, aussitôt embarqué, prend la conduite du navire et répond d'une collision qui se produit pendant son séjour à bord et qui aurait été évitée avec l'aide d'un remorqueur, car le capitaine soumis au pilote n'est pas tenu de s'opposer à un mode de navigation jugé praticable par ce dernier (1).

En Angleterre, la situation est un peu plus complexe à cause de l'état transitoire de la législation. A partir de 1918, ce pays se rangera non plus parmi ceux qui tiennent pour la responsabilité du pilote, mais parmi ceux qui mettent en pratique la théorie opposée, celle de la responsabilité du capitaine. Toutefois, jusqu'à cette transformation, le principe général en vigueur dans tous les ports du Royaume-Uni est exposé par la section du Merchant Shipping Act de 1894, conçue comme suit : « Dans tous les districts qui rendent obligatoire l'emploi

(1) Voir la décision dans Autran, t. 26, p. 73.

d'un pilote breveté, l'armateur ni le capitaine d'un bâtiment ne répondent envers quiconque des pertes ou dommages provenant de la faute ou de l'incapacité dudit pilote. » Si l'armateur est exonéré des conséquences des actes du lamaneur, c'est que ce dernier est passible de recours. Telle est bien, en effet, l'interprétation donnée à la loi et avec tant de rigueur que les enquêteurs de 1912 ont eu leur attention attirée sur le fait que certains pilotes, à la suite de poursuites intentées contre eux, ont été déclarés en faillite par les tribunaux (1). Du reste, si quelque doute restait possible, la jurisprudence se chargerait en peu de temps de le dissiper. En 1904, par exemple, la Haute Cour de justice a déclaré qu'une faute commise par un pilote obligatoire, c'est-à-dire soustrait à l'autorité de l'armateur, ne saurait, en cas d'abordage, retomber sur ce dernier (2). Plus récemment, le 19 mars 1911, la même juridiction a décidé qu'un paquebot partant pour l'Afrique et entrant en collision avec une gabarre dans le port de Londres n'est pas obligé de dédommager les propriétaires de cette gabarre si par suite du caractère obligatoire du pilotage, un lamaneur breveté se trouvait à bord et si l'accident a eu pour cause une faute de sa part (3). D'autres décisions pourraient sans peine être citées qui statuent dans un sens identique. Mais c'est à dessein que nous avons choisi entre

(1) Report of the Departmental Committee, n° 255, p. 76.

(2) Décision du 18 mars 1904, Autran, t. 20, p. 92.

(3) Voir cette décision dans le *Times Law Report*, t. 27, p. 470.

beaucoup d'autres les deux jugements ci-dessus rapportés. Bien qu'à première vue ils paraissent équivalents, une importante différence existe cependant et les distingue nettement l'un de l'autre en ce qui concerne l'étendue du recours dont est passible le pilote incriminé. Le premier des deux événements s'étant produit sur la Mersey, son auteur responsable a pu, à défaut d'un texte spécial et limitatif, être poursuivi sur tous ses biens en dommages-intérêts et il en aurait été ainsi dans la plupart des ports du Royaume-Uni.

Au contraire, le second accident a eu pour théâtre le port de Londres, soumis, ainsi qu'un certain nombre d'autres, aux pouvoirs de la London Trinity House. Le recours contre le lamaneur fautif n'est pas illimité comme précédemment, mais ne peut dépasser une certaine somme fixée par la loi. En effet, les lamaneurs qui dépendent de cette puissante administration sont tenus, aux termes du paragraphe 2 de l'article 619 du Merchant Shipping Act, de verser une caution de £ 100 (2.500 fr.) pour garantir l'exact accomplissement des règles qui leur sont imposées. De plus ils ne peuvent, déclare l'article 620, être poursuivis, en cas de négligence ou d'impéritie, au delà du montant de cette caution et du montant du pilotage exigible au moment où leur responsabilité a été engagée.

Les dispositions du Merchant Shipping Act ont d'ailleurs passé, pour tout ce qui a trait à la limitation de la responsabilité au moyen de cautions, intégralement dans

le Pilotage Act de 1913 (1), qui se contente d'ajouter, après les avoir reproduites, que si plusieurs intéressés réclament une indemnisation, le tribunal appelé à déterminer le degré de culpabilité du pilote aura qualité pour faire entre les parties une équitable répartition de la caution payée par le lamaneur. Le pouvoir conféré au juge par le texte constitue une nouveauté intéressante et élargit singulièrement la portée de la section 633 du Merchant Shipping Act de 1894 qui établit le principe fondamental de la responsabilité du pilote. Cette section ne subsiste aujourd'hui qu'à titre précaire et elle disparaîtra le 1^{er} janvier 1918, date à laquelle entrera en vigueur la section 15 de la loi de 1913, ainsi conçue : Nonobstant toutes dispositions de lois générales ou locales, l'armateur et le capitaine d'un bâtiment répondront, malgré la présence d'un pilote obligatoire, des pertes et dommages occasionnés par leur navire et de toute faute de navigation de la même manière que si le pilotage n'était pas obligatoire. Néanmoins, la responsabilité de l'armateur et du capitaine, ainsi établie, ne sera pas exclusive de celle du pilote qui, d'après la section 17 (alinéa *i*) de la loi de 1913, ne pourra se soustraire à l'action civile intentée contre lui, mais qui sera autorisé à en réduire les effets en déposant à son entrée dans la corporation une caution de 100 £ représentant la somme maxima à lui réclamer devant les tribunaux suivant

(1) Pilotage Act, 1913, section 17, § 1 et 35.

l'usage constant dans les ports soumis au contrôle de la London Trinity House.

La loi anglaise consacrera donc à ce moment-là une double responsabilité et fera songer aux règles établies par le Code chilien actuel qui, par son article 920, déclare le pilote tenu de réparer les dommages et avaries provenant de son impéritie, de son défaut de soin ou de son imprudence et qui ajoute, à l'article suivant, que la responsabilité du pilote ne fait pas disparaître celle du capitaine dans les mêmes cas.

Tous les pays qui viennent d'être énumérés proclament, on vient de le voir, la responsabilité du pilote. Il faut maintenant examiner si leur manière de voir est satisfaisante ou non et la discussion même des arguments produits par eux nous conduira insensiblement à prendre parti sur la question.

Nous ne nous présentons pas — et mieux vaut le dire dès à présent — comme un défenseur de la thèse absolue qui a été jusqu'ici exposée et qui appelle, à notre sens, de très sérieuses critiques.

Le premier et inévitable résultat de la responsabilité unique et exclusive du pilote, c'est, en effet, de réduire le capitaine à une inaction complète. Ce dernier se voit obligé, pour que ses avis ne deviennent pas sujets à discussion, de se garder d'intervenir ; en prenant une initiative quelconque, il s'expose à aller à l'encontre des ordres de son collaborateur occasionnel dans la conduite de son bâtiment et à devenir, suivant l'expression très juste de

notre décret de 1806, « responsable des événements ». En pareil cas, bien entendu, le lamaneur aura beau jeu à montrer, si un accident vient à se produire, que la faute n'en est pas à la manœuvre qu'il a ordonnée, mais à l'intervention malencontreuse du capitaine.

Le meilleur parti à prendre pour celui-ci est par conséquent de se confiner dans une inaction complète. Mais alors c'est l'armateur qui ne se tient plus pour satisfait et qui reproche durement, s'il ne le congédie pas en cas de naufrage, d'échouement ou d'avarie, au malheureux commandant sa passivité ! On voit à quelles oppositions d'intérêts, à quels désaccords aboutit la théorie de la responsabilité du pilote qui crée au capitaine sur son propre navire une situation ridicule, fausse et, en définitive, intolérable. Ces inconvénients ont été vite reconnus en Angleterre lorsque les tribunaux ont été mis dans la nécessité de déterminer les circonstances dans lesquelles le devoir du capitaine lui impose une action immédiate. Quelques juridictions lui ont reconnu le droit de reprendre la conduite du bâtiment si le pilote refuse de se tenir sur le côté du chenal imposé par les règlements soit pour l'entrée soit pour la sortie. Rien de plus juste, puisqu'une police sévère de la navigation est le meilleur moyen de prévenir les collisions. A côté de cela, d'autres juridictions ont déclaré que le capitaine n'a droit d'élever aucune objection lorsque le pilote obligatoire refuse l'allumage des fanaux de route employés normalement. Pourtant, quoi de plus utile pour la sécurité en mer que

des feux bien clairs qui, identiques dans tous les pays, renseignent immédiatement sur la direction suivie de nuit par tel ou tel navire signalé dès son apparition sur l'horizon ? Mieux que les plus savantes dissertations, ces simples exemples prouvent que l'arbitraire arrive rapidement à régner en maître et à produire la confusion dans une matière où la logique et la clarté sont cependant indispensables.

Un autre inconvénient du système que nous critiquons consiste à faire dépendre entièrement le règlement des dommages causés par une faute du pilote de l'unique point de savoir si l'embarquement effectif de ce dernier est obligatoire, ou seulement l'acquittement de la taxe. Au second cas, le propriétaire du navire est, en toute hypothèse, responsable de tous les accidents, et cela malgré la présence du lamaneur. A l'inverse, le bateau était-il sous les ordres d'un pilote obligatoirement embarqué, l'armateur est à l'abri de toute poursuite et ceux auxquels une collision avec son navire a pu porter préjudice sont réduits à attaquer le pilote, recours le plus souvent illusoire.

Les considérations qui précèdent sont fort importantes et ont suscité en Angleterre des plaintes fréquentes. Ces plaintes se sont produites surtout dans le port de Londres, d'une part, à cause de l'extrême encombrement causé par la navigation intensive sur la rivière qui occasionne de nombreux accidents et, d'autre part, à cause de la limitation de la responsabilité des pilotes au montant

de la caution de 100 £, ainsi que du prix du pilotage gagné pour la traversée pendant laquelle se produit l'événement. L'opinion des propriétaires d'allèges est très caractéristique et vaut d'être rapportée. Quand un navire, disent-ils, navigue sur la Tamise sous les ordres d'un pilote obligatoire et cause des avaries à un chaland ou à une allège, l'armateur est exonéré de toute responsabilité s'il est à même de prouver que l'état-major et l'équipage ont prêté au pilote toute l'assistance qu'il était en droit d'exiger d'eux, et le pilote, de son côté, ne peut être actionné au delà de sa caution de 100 £ et du montant du pilotage. Lorsqu'une allège qui portait un chargement valant 20.000 £ va par le fond à la suite d'une collision, que se produit-il ? Son propriétaire est mis en présence d'un individu censé ne posséder que 100 £ et duquel il est impossible de tirer davantage. Au contraire, si c'est l'allège qui est reconnue responsable, comme le pilotage est pour elle facultatif, son armateur sera poursuivi jusqu'à l'indemnisation complète de ceux qui exploitent le navire auquel elle a causé des avaries (1).

Il ressort de tout ceci que la responsabilité individuelle du pilote, lorsqu'elle est reconnue, ne permet jamais d'escompter des indemnités importantes, qu'elle soit indéfinie ou cautionnée par la corporation dans la limite d'une somme fixe (100 livres le plus souvent), c'est-à-dire

(1) Report of His Majesty's Commissioners, p. 51, n° 95.

garantie, dans les deux cas, par les biens et la fortune du coupable qui sont, le plus souvent minimes. Mais, dira-t-on, la responsabilité collective illimitée de la corporation n'offre-t-elle pas un intérêt bien plus considérable en cas d'action judiciaire intentée à la suite d'une faute émanant de l'un de ses membres ? Ce serait, nous semble-t-il, une grave erreur de s'imaginer qu'une caisse de pilotage est analogue au Pactole. Les réserves constituées dans le plus grand nombre des stations suffisent, sans plus, en règle générale, à l'entretien du matériel de même qu'à l'assistance des pilotes malades ou infirmes et ne sont en rien comparables aux sommes énormes mises de côté dans certains pays par des compagnies de navigation ou d'assurances. Aussi les indemnités payées par elles, surtout où les lois autorisent un recours de ce genre, sont forcément peu souvent répétées et toujours minimes en comparaison du chiffre élevé des frais qu'entraîne pour un navire et une cargaison représentant parfois dix ou vingt millions, une bétise, une erreur d'appréciation, une mauvaise manœuvre, une faute quelconque rendue plus facile pour le pilote à raison de son ignorance des qualités ou des défauts du bâtiment qu'il assiste.

Dira-t-on qu'une assurance contractée soit près de compagnies privées, soit près de l'Etat, constitue une garantie excellente contre les conséquences des fautes causant préjudice à des tiers, surtout si la responsabilité civile du pilote est limitée à une somme relativement faible comme cela se produit en Angleterre ?

La première solution — assurance par des compagnies privées — est à coup sûr très concevable en théorie. Rien ne s'oppose à ce que les pilotes, dans les pays où les conséquences de leurs fautes leur sont imputées, cherchent à se garantir jusqu'à concurrence d'une somme déterminée. Mais, en pratique, la grosse difficulté réside dans la fixation du taux de la prime. Celle-ci, en ce qui concerne, par exemple, les pharmaciens qui assurent la responsabilité civile susceptible d'être mise à leur charge pour une erreur dans la préparation de leurs remèdes, est toujours très élevée. Elle ne saurait l'être moins à l'égard des pilotes en raison du risque considérable d'accidents auquel sont exposés les navires tant à l'entrée dans les ports ou dans les bassins qu'à la sortie des rades et chenaux, risque qu'il s'agit précisément de couvrir. C'est pourquoi, dans les petites et moyennes stations qui sont partout les plus nombreuses, la possibilité pour des membres isolés de la corporation ou pour la caisse du pilotage d'acquitter avec la régularité nécessaire le paiement d'une lourde prime d'assurance nous paraît irréalisable. Tout au moins faudrait-il, pour que le système puisse pratiquement fonctionner, abaisser la limite de la responsabilité dans une proportion telle que la combinaison n'offrirait plus aucun intérêt.

Quant à la seconde solution qui, en échange du versement de la taxe de pilotage, rend l'Etat responsable des actes d'individus qu'il a commissionnés, qu'il surveille et qu'il reconnaît pour ses agents ou même parfois pour

ses fonctionnaires, elle paraît naturelle dans un pays de socialisme d'Etat comme l'Allemagne qui a une tendance marquée à faire rentrer, ainsi que l'a dit M. Laurin dans un article documenté(1), l'assurance des fautes des pilotes dans l'assurance obligatoire plus générale et en cours d'expérience. Ailleurs, elle est déclarée inadmissible et principalement en France, terre d'élection du fonctionnarisme, elle soulève de sérieuses objections : sa portée semble donc devoir rester très restreinte et peu intéressante au point de vue pratique.

Bref, les développements qu'on vient de lire nous conduisent à faire la simple constatation qui suit : si la responsabilité du pilote est purement individuelle, elle se réduit à rien ; si elle est collective, elle n'apporte qu'une garantie très limitée aux armateurs. En toute hypothèse, elle donne à ces derniers une satisfaction morale plutôt que pécuniaire.

Toute différente est la théorie admise en France puisqu'elle fait retomber sur l'armateur (ce terme étant entendu dans le sens usuel de propriétaire du navire) les conséquences de la faute du pilote. Sans être parfaite, elle offre cependant de gros avantages qu'il nous faut maintenant examiner succinctement en nous plaçant, bien entendu, à un point de vue beaucoup plus spécial que précédemment.

D'abord, la thèse qui rallie chez nous le plus grand

(1) Cf. *Revue internationale du droit maritime*, t. I, p. 551.

nombre des suffrages, bien que non prévue par les textes, est du moins conforme aux principes juridiques posés par le Code civil. Quels liens de droit unissent en effet l'armateur (par l'intermédiaire du capitaine qui n'est que son représentant) et le pilote ?

Ce ne sont certainement pas ceux qui dérivent du mandat, quoi qu'en ait dit M. Laurin (1), prétendant appliquer en matière de pilotage la règle d'après laquelle le mandataire (c'est-à-dire le capitaine) doit toujours répondre des actes de la personne qu'il s'est substituée dans l'exercice de son mandat. L'article 1994 du Code civil, en même temps qu'il énonce le principe, met aussi comme conditions nécessaires à son application : 1^o que le mandataire n'ait pas reçu le pouvoir de se substituer quelqu'un ; 2^o que ce pouvoir lui ait été conféré sans désignation d'une personne déterminée et que celle dont il a fait choix ait été notoirement incapable ou insolvable. Or, aucune de ces deux conditions ne se réalise dans l'hypothèse que nous examinons (2).

D'une part, l'armateur n'a pas pu ne pas prévoir que son capitaine aurait, en cours de route, à employer les services des pilotes et lui a ainsi reconnu au moins tacitement le pouvoir de se substituer quelqu'un. D'autre part, le lamaneur employé est notoirement capable puisqu'il est titulaire d'un brevet présentant toutes garanties

(1) *Revue internationale du droit maritime*, t. I, p. 551.

(2) Voir sur ce sujet un article signé de René Gast dans la *Défense maritime* du 30 mars 1913.

au point de vue de son habileté et de sa science professionnelles.

Le contrat qui lie l'un à l'autre le capitaine et le pilote n'est donc pas un mandat, mais un louage de services ordinaire. L'armateur sait parfaitement que son capitaine, tout en conservant toujours et partout la suprématie à bord, se verra dans certaines circonstances obligé de recourir aux services d'un lamaneur (1). Ce dernier, une fois acceptée sa présence sur la passerelle, devient, ainsi que l'a écrit très exactement M. Danjon dans son *Traité de droit maritime* récemment publié, un membre temporaire de l'équipage ou, comme on l'a dit encore, un préposé à la direction du navire dont l'armateur doit répondre, s'il commet une faute quelconque, en vertu de l'article 1384 du Code civil qui déclare « les maîtres et commettants tenus des dommages causés par leurs préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ».

La doctrine est du reste unanime pour considérer qu'il importe peu que l'armateur ait eu ou non la faculté de choisir son pilote parce qu'il répond des fautes de tous ceux qui sont employés sur le navire (2).

Au premier abord, la situation ainsi faite aux armateurs semble d'une rigueur excessive. Mais quelques instants de réflexion suffisent à remarquer qu'elle ne se présente

(1) Cf. Bédarrides, *Commentaire du Code de commerce*, t. I, n° 281.,

(2) Cf. Lyon-Caen et Renault, *Cours de droit commercial*, t. IV, n° 190. — Cf. aussi A. Caumont, *Dictionnaire de droit commercial maritime*, n° 18.

pas exclusivement au cas de prise du pilote. Dans bien d'autres circonstances de la vie maritime, l'armateur se trouve tenu de la même manière et avec non moins de sévérité. Si, par exemple, son capitaine meurt ou se blesse gravement en cours de route ou bien s'il contracte une maladie qui nécessite son transport à l'hôpital en pays étranger, il est remplacé soit par le second, soit par un collègue recruté au hasard et grâce au consul de France, en tous cas par quelqu'un sur les capacités duquel le propriétaire du bâtiment ne possède probablement pas de notions précises, par quelqu'un dont il n'a pu faire choix au vrai sens du terme mais qui, malgré cela, l'obligera au moins jusqu'à concurrence de la valeur du navire, comme le veut l'article 216 du Code de commerce.

L'opinion d'après laquelle l'armateur ne saurait être garant des fautes commises par le pilote parce qu'il n'est à même ni de le surveiller, ni de lui donner des ordres, est à rejeter entièrement. En somme, de deux choses l'une : ou bien le pilote opère sous la dépendance du capitaine et alors l'armateur répond de ses fautes de même qu'il répond de celles des gens de l'équipage ; ou bien c'est à lui qu'appartient momentanément la direction du navire comme le prétendent, même en France, quelques auteurs et alors l'armateur répond encore de ses actes au même titre que de ceux de l'officier de quart ou du remplaçant du capitaine qui, à un moment donné,

sont substitués au titulaire du commandement effectif (1).

Les vues qui viennent d'être exposées sont consacrées, avec un accord presque complet, par la jurisprudence. La qualité de préposé de l'armateur a été reconnue au pilote en maintes circonstances, notamment par un arrêt de la Cour de cassation du 23 juin 1896 (2), avec toutes les conséquences pécuniaires qui en découlent et qui ont parfois, il n'est que trop juste de le reconnaître, grevé lourdement les propriétaires de navires. Un des arrêts les plus caractéristiques à ce point de vue, un de ceux qui montrent le mieux les raisons des réclamations de l'armement est celui que la Cour d'appel de Rennes a rendu le 31 décembre 1896, à la suite d'un abordage survenu en Loire entre le vapeur français *Saint-Marc* et plusieurs péniches. Le vapeur, tout en ayant un pilote à bord, s'était tenu constamment du côté du chenal où il n'aurait pas dû se trouver et avait fait une série de mauvaises manœuvres.

De toute évidence, le lamaneur était fautif, et la Cour de Rennes reconnut sans difficulté que tout ce qui s'était passé lui était imputable parce que, mieux que quiconque, il devait connaître la profondeur du chenal et les règlements sur la navigation dans le fleuve. Cependant la décision rendue sur l'affaire fit retomber les fautes commises sur l'armement et condamna la Société navale

(1) Voir note* Lyon-Caen, *Dalloz périodique*, 1898.1.385.

(2) Voir Autran, t. 12, p. 8.

de l'Ouest à payer aux propriétaires des allèges endommagées, de même qu'aux réclamateurs des chargements que lesdites allèges avaient à bord, des indemnités pécuniaires atteignant un chiffre total de 53.320 francs (1).

La situation dans laquelle se trouvent placés les propriétaires de navires devient donc parfois pour eux onéreuse à l'extrême. Peu importe, au surplus, qu'il s'agisse de navigation maritime ou de navigation fluviale, car la Cour suprême a appliqué à cette dernière les mêmes principes par un arrêt du 30 novembre 1891 (2). Cependant, on ne saurait trop noter que l'armateur, représenté par le capitaine et responsable en toute hypothèse des fautes commises par le pilote, peut valablement intenter contre ce dernier une action en garantie s'il y a eu faute personnelle de sa part. C'est en vertu de ce principe que le Tribunal de commerce de Cherbourg, dans un jugement du 17 octobre 1902 (3), a condamné un pilote qui, ayant mis la barre du trois-mâts anglais *Bell-Star* toute à babord au lieu de la mettre toute à tribord sur l'injonction du capitaine, occasionna de ce chef un abordage avec le dundee *Alfred-Marguerite*, à « indemniser et garantir le capitaine » — c'est-à-dire en définitive l'armateur dont le capitaine est le préposé — « des condamnations en principal, intérêts et frais », ce qui équivalait à lui verser la

(1) Voir Autran, t. 12, p. 418.

(2) Cf. *Ibid.*, t. 7, p. 641.

(3) Voir ce jugement dans *Rec. du Havre*, t. 48, 2, 509.

somme de 3.236 fr. 25 non compris les intérêts et les dépens.

L'exemple que nous venons de rapporter prouve donc nettement qu'il existe une responsabilité civile effective et susceptible d'entraîner à l'égard du pilote non seulement la perte de son salaire, mais une action en réparation du préjudice causé. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue que la décision des juges de Cherbourg est unique, ou peu s'en faut, dans les annales de la jurisprudence et que son intérêt réside bien plus dans la mise en pratique des règles fondamentales du droit en la matière que dans l'importance de la condamnation prononcée, laquelle peut sembler à juste raison négligeable.

Est-ce à dire que la solution française ne soit pas la meilleure de toutes pour cette raison qu'elle impose parfois aux armateurs de lourdes charges ? Certes non. Elle ne possède pas seulement, en effet, l'avantage — assez platonique pour les intéressés — d'être conforme aux règles juridiques énoncées par notre Code civil. Elle permet aussi de laisser de côté toutes les discussions auxquelles donne lieu le point de savoir si les indemnités exigibles dépendent de l'obligation ou de la non-obligation du pilotage. Des auteurs autorisés observent à bon droit que même si le dommage est dû à une faute du pilote obligatoire, la responsabilité de l'armateur n'est pas douteuse parce que, disent-ils, le pilote est un agent nécessaire à l'expédition maritime et, en même temps aussi, un préposé indispensable à l'exploitation du na-

vire : de là cette conséquence que les vieilles idées de faute de choix et de faute de surveillance doivent, une fois pour toutes, disparaître de notre législation (1).

De ce chef les chargeurs et les passagers, ainsi que les tiers lésés par un accident maritime, voient leurs droits sauvegardés et c'est un troisième avantage incontestable de notre système. Ils se retournent tout simplement en pareil cas contre l'armateur déclaré civilement responsable sur tous ses biens des fautes de son pilote et voient leur créance garantie au moins par le navire et par le fret, si pour se libérer, leur adversaire en fait abandon, conformément à l'article 216 du Code de commerce. Ainsi se trouvent évitées pour eux non seulement l'insolvabilité possible du pilote, mais des discussions délicates destinées à découvrir l'auteur de la manœuvre incriminée.

Pour ces différentes raisons, nous nous déclarons en faveur de la théorie qui vient d'être exposée et dont la supériorité sur la précédente nous paraît d'autant plus marquée que plusieurs Congrès de droit maritime international se sont, après de vifs débats, engagés à la défendre et à tâcher de la faire accepter par les diverses législations étrangères.

Ce mouvement d'opinion ne s'est pas manifesté et accentué sans peine, comme bien l'on pense. Au cours de l'année 1896, fut, en effet, élaboré par l'éminent avocat du barreau de Marseille, M. Autran, un avant-projet de loi

(1) Cf. Thaller et Ripert, *Traité général théorique et pratique de droit commercial*, 1913, t. I^{er}, n° 762.

en faveur duquel se prononça tout d'abord la section française de l'Association du droit maritime international. Son article 3 était ainsi conçu : « Quand le navire s'est trouvé sous la conduite obligatoire d'un pilote et que les gens composant l'équipage ont rempli les devoirs qui leur incombent, le propriétaire du navire n'est pas responsable du dommage causé par la faute du pilote (1). » La rédaction du texte était, cela est clair, directement inspirée par l'article 740 du Code allemand qu'elle ne fait que reproduire.

Les discussions qu'elle suscita lors de la Conférence de Bruxelles, en 1897, furent reprises par les membres de la Conférence d'Anvers en 1898 (2) et, tout en étant spéciales au cas d'abordage, restèrent quand même extrêmement intéressantes. Les partisans de la responsabilité du pilote soutinrent, comme principal argument, que celui-ci, lorsqu'il est obligatoire, n'est pas aux ordres de l'armateur parce qu'il tient son brevet du Gouvernement. A cela il fut répondu que si les pilotes s'organisaient en dehors de l'Etat, les armateurs se verraient exposés, en les employant, à des risques beaucoup plus considérables parce que les garanties de capacité manœuvrière et de science nautique des lamaneurs seraient très difficilement contrôlées.

Les délégués anglais, allemands, belges, danois et

(1) Voir cet avant-projet et l'exposé des motifs dans Autran, t. 12, p. 625.

(2) Le compte rendu est reproduit dans Autran, t. 14, p. 43 .

norvégiens acquiescèrent à ce second argument et votèrent dans le sens de la non-responsabilité du lamaneur. Au contraire, les délégués français se prononcèrent à une voix de majorité pour le système contraire, mais comme ils avaient déclaré avant la discussion qu'ils se rallieraient à l'opinion de la majorité des pays représentés, la solution consacrant la responsabilité de l'armateur au cas d'abordage fut admise en fin de compte même si le navire était conduit par un pilote obligatoire.

Il parut cependant exagéré d'exposer tous les biens de l'armateur aux recours éventuels dont la faute de ses préposés, capitaine, pilote, équipage, le rend passible. Aussi la question de la détermination du gage donné par lui à ses créanciers fut-elle envisagée. Déjà, en 1902, la Conférence de Hambourg discuta un avant-projet dans lequel il était question de la « responsabilité du navire ». Et, plus près de nous, la Conférence de Bruxelles, dans sa troisième session tenue en 1909, élaborait les bases d'un projet de convention internationale rendant les armateurs responsables seulement « sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférent au voyage : 1° du dommage causé aux biens et droits de toute nature appartenant à des tiers sur terre ou sur l'eau par les faits et fautes du capitaine, de l'équipage, *du pilote*, ou de toute autre personne au service du navire... » (1). Soumises à l'examen des gouvernements

(1) Cf. le texte dans Autran, t. 25, p. 702 et suiv. V. Avant-projets de conventions pour l'unification de certaines règles sur la limi-

intéressés, ces bases donnèrent lieu à des observations et à des critiques, si bien que la Conférence siégeant à nouveau à Bruxelles en septembre 1910 les renvoya à l'étude d'une sous-commission. Celle-ci, n'ayant pu réaliser davantage l'accord nécessaire parmi ses membres se borna à élaborer deux avant-projets dits « avant-projet A » et « avant-projet B » essentiellement différents tout en consacrant l'un et l'autre le principe énoncé par le texte de 1909, de la limitation de la responsabilité de l'armateur. Aucun résultat d'ordre pratique n'a donc pu être obtenu jusqu'à présent, mais il nous a semblé que la tendance doctrinale, actuellement à la recherche d'une complète mise au point, valait la peine d'être signalée.

Au contraire, la législation en matière d'abordage a été l'objet de retouches intéressantes et dont les effets se sont fait immédiatement sentir. Le 23 septembre 1910 a été signée à Bruxelles une convention internationale qui, sur les bases déjà arrêtées en 1909, a déclaré laisser subsister la responsabilité du navire « dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire ». Et quelques années plus tard, la loi du 15 juillet 1915 a eu pour but de modifier l'article 107 de notre Code de commerce, dont l'alinéa 5 reproduit textuellement les termes employés par la Convention elle-même.

tation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer et
Rapport par M. Lucien Bouchon, docteur en Droit dans *Bulletin*
n° 48 de l'Association française du droit maritime.

L'œuvre de l'Association du droit maritime international est donc intéressante à plus d'un titre et mérite d'être examinée avec la plus grande attention. Si, en effet, tant à Anvers en 1898 et à Hambourg en 1902 qu'à Bruxelles, en 1909 et 1910, les principes consacrés par la doctrine et la jurisprudence française ont été reproduits dans des projets de loi d'ordre international, c'est-à-dire si leur mise en pratique a été proposée au plus grand nombre des nations du monde, et cela à la suite de débats pendant lesquels ont pris la parole des juristes éminents, c'est que ces principes sont reconnus conformes à l'intérêt de la navigation et de ceux qui y risquent des capitaux considérables. Ici encore le seul point qui ait une réelle importance concerne la sécurité des bâtiments et la protection des accès des ports, lesquelles ne seront réellement assurées que si les possibilités d'accidents ou d'avaries sont réduites au minimum. Or, pour obtenir cette restriction extrême des mauvaises chances et des aléas, la préoccupation dominante doit être non de chercher à obtenir d'un individu ou d'une collectivité d'individus, quand un accident s'est produit, des réparations pécuniaires forcément hors de proportion avec l'étendue des dommages causés ou avec le nombre des vies humaines sacrifiées par une faute déjà commise, mais d'empêcher, comme l'écrivait autrefois avec tant de bon sens à propos des pilotes, notre vieux Valin, que « les maladroits et les étourdis continuent leurs fonctions sans travailler à se corriger ».

Cela revient à dire que des punitions rigoureuses à la fois d'ordre disciplinaire et d'ordre pénal s'imposent et s'imposeront dans l'avenir toujours davantage. Le blâme, l'amende, l'emprisonnement, la suspension, le retrait du brevet sont certes plus prosaïques que de savants rapports sur l'utilité des dommages-intérêts à obtenir des lamaneurs et sur l'énumération des causes qui les légitiment, mais leur effet salulaire d'intimidation joint à l'humiliation causée par la comparution devant des juridictions répressives, produit des résultats plus immédiats et plus tangibles. N'est-ce pas là ce qui est, avant tout, nécessaire ?

CHAPITRE VI

LA COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE PILOTAGE ET SES RAPPORTS AVEC LE CARACTÈRE DE LA PROFESSION DES PILOTES

Le chapitre précédent a eu pour but de montrer au lecteur qu'en France (ou dans la plupart des pays étrangers) les lamaneurs encourent, le cas échéant, une triple responsabilité : disciplinaire, pénale, civile. A cette triple responsabilité correspond d'ordinaire une triple compétence également disciplinaire, pénale et civile. C'est d'elle qu'il va être maintenant question.

Sur la compétence en matière disciplinaire, telle qu'elle existe chez nous, nous ne nous étendrons pas. Les développements que nous lui avons consacrés plus haut et à l'appui desquels nous avons cité des passages significatifs tirés de circulaires ministérielles permettent de reconnaître son insuffisance et de souhaiter que le remaniement, actuellement projeté, des dispositions archaïques qui la dominent, soit fait le plus tôt possible.

La compétence en matière pénale ne mérite pas non plus de retirer longtemps l'attention. Elle est essentiellement variable suivant la nature de l'infraction qui a été commise. En cas de contravention à un règlement préfectoral sur les mouvements de la navigation dans un

port, c'est le tribunal de simple police qui connaît de l'affaire (1). S'il s'agit de contraventions de grande voirie, c'est-à-dire de dommages causés à une partie quelconque du domaine public maritime (jetées, môles, quais, etc.) et provenant du refus d'obtempérer à des ordres donnés par l'autorité compétente, c'est le Conseil de préfecture qui est qualifié pour examiner le cas en premier ressort et prononcer les sanctions nécessaires sauf recours au Conseil d'Etat (2).

En matière de délits maritimes, tels que les voies de fait ou l'ivresse pendant le service, la contrebande, etc., les pilotes sont jugés, comme nous l'avons dit plus haut, soit par l'officier chef de la station, soit par les tribunaux correctionnels et les cours d'assises, suivant la gravité de l'infraction ou sa nature. Les fautes nautiques donnent lieu, on l'a vu aussi, à des sanctions prononcées par le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande.

Pour les délits de droit commun ainsi que pour les crimes, la juridiction des tribunaux ordinaires ne subit ni dérogations, ni limitations d'aucune sorte.

Reste la compétence en matière civile. La règle qui trouve ici son application est énoncée dans l'article 50 du décret-loi du 12 décembre 1806, ainsi conçu : « Les contestations relatives aux droits de pilotage, indemnités et salaires des pilotes sont jugées par le tribunal de commerce du port. » Malgré cette clarté apparente,

(1) Saint-Nazaire, 10 mars 1908, Autran, t. 24, p. 79.

(2) Voir Sirey, 1849.2.507.

le texte que nous venons de rapporter a soulevé de longues discussions. Evidemment la compétence est expressément attribuée au tribunal de commerce. Mais dans quel port doit être plaidé le procès ? Cela, l'article 50 ne le dit pas et la jurisprudence s'est vue obligée à de longs tâtonnements avant de parvenir à une réponse précise et définitive.

Elle a d'abord attribué la connaissance du litige au tribunal du port dans lequel était entré le navire (1). En admettant que les rédacteurs du décret-loi aient eu en vue le tribunal du domicile du pilote, ont dit les partisans de cette solution, ils n'ont certainement pas voulu pour cela exclure la compétence des tribunaux des autres ports.

Les intérêts respectifs des parties sont mieux sauvegardés devant la juridiction de l'endroit où l'on se trouve et la célérité y gagne aussi, puisque le pilote qui a entré le navire dans un port y séjourne par là même et n'a pas à se déplacer pour aller plaider loin de chez lui. A l'inverse, forcer le capitaine à suivre le pilote devant le tribunal de son domicile, c'est causer des retards préjudiciables aux armateurs et aux propriétaires de la marchandise (2).

La Cour de cassation a cependant refusé d'admettre ces arguments. Le 28 mars 1905, elle a en effet déclaré

(1) Havre, 16 février 1863, *Rec. du Havre*, 1863.1.80 et 24 décembre 1895, Autran, t. 11, p. 589.

(2) Paul Meunier, *loc. cit.*, p. 256-257.

que le tribunal visé par l'article 50 du décret de 1806 est celui du port dans lequel est inscrit le pilote « parce qu'on ne comprendrait pas que la loi ait astreint ceux qu'elle entend protéger (c'est-à-dire les lamaneurs) à poursuivre le règlement de leurs salaires devant le tribunal du domicile des capitaines, courtiers ou consignataires qui les emploient... » (1).

La pratique judiciaire est depuis cette époque bien fixée et ne semble pas devoir subir d'ici longtemps de nouvelles variations. Il n'y a du reste pas lieu de s'en plaindre, car la décision de la Cour suprême, quoique rendue dans le but manifeste de protéger les lamaneurs, est conforme aux nécessités de la navigation maritime moderne, puisque la plupart du temps aujourd'hui le port d'inscription du pilote est en même temps le port de destination du bâtiment qu'il conduit (2).

Un point est donc parfaitement clair : en matière de salaires, d'indemnités et de droits de pilotage, le tribunal de commerce du port d'inscription du pilote est compétent. Mais sa compétence est-elle définie limitativement par le décret fondamental ? Ou bien lui permet-elle de connaître des poursuites intentées contre les pilotes à raison de dommages causés par eux dans l'exercice de leurs fonctions ?

(1) Cass., arrêt du 28 mars 1905, Autran, t. 20, p. 829 ; voir aussi Dalloz, *Jurisprudence générale*, nos 459 et 475.

(2) Voir cependant le jugement du Tribunal du Havre du 5 mai 1914 qui statue sur une exception à cette règle, dans *Recueil du Havre*, 1914.

Le procureur Dupin, examinant la question devant la Cour de cassation le 17 janvier 1842, s'exprimait comme suit dans un réquisitoire extrêmement précis : « Il résulte des dispositions de l'article 50 du décret-loi du 12 décembre 1806, ainsi que de la nature spéciale de l'institution du lamanage, qu'en point de droit un pilote ne saurait être traduit *de plano* devant l'autorité judiciaire sur une demande en dommages-intérêts, à raison d'actes intervenus dans l'exercice de ses fonctions puisqu'on ne peut apprécier si ces dommages-intérêts sont dus, sans examiner la question préjudicielle de savoir si le pilote s'est conformé aux règlements et instructions sur le lamanage. Or, cette question de la compétence de l'administration sort évidemment du cercle tracé pour la juridiction du tribunal de commerce (1). »

La sévérité dont faisait preuve, au milieu du siècle dernier, le procureur Dupin à l'égard des tribunaux civils, n'est plus de mise aujourd'hui. Par un arrêt en date du 5 février 1896, la Cour de cassation a déclaré qu'en cas d'abordage causé par la faute du pilote, le tribunal de commerce est toujours compétent et n'est obligé de surseoir à statuer que si l'interprétation d'un texte réglementaire devient indispensable (2) ; elle est ainsi revenue sur une jurisprudence qui paraissait définitivement établie en sens contraire et que la doctrine n'a pourtant jamais cessé de préconiser. Au cours des der-

(1) Réquisitoire du procureur Dupin, S. 42.1.432.

(2) Cour de cassation, 5 février 1896, Autran, t. 24, p. 508.

nières années, la théorie nouvelle s'est tout à fait consolidée, non sans exagérations, à vrai dire. Le Tribunal de commerce de Marseille ne s'est-il pas aventuré jusqu'à soutenir, dans un jugement du 8 décembre 1904, que la juridiction consulaire saisie du litige n'est pas obligée de réserver sa décision jusqu'à la fin de l'instruction administrative en cours, mais qu'elle trouve pourtant intérêt à en attendre le résultat afin de réunir des éléments d'appréciation, utiles pour statuer avec équité (1) ?

Le raisonnement est, à notre sens, dépourvu de mesure. Autant il est logique de déclarer la juridiction civile compétente *de plano* s'il s'agit d'une faute professionnelle reprochée au pilote dans les actes laissés à son initiative personnelle (2), ou même si l'action pénale, prévue par l'article 3 du Code d'instruction criminelle n'a pas encore été intentée (3), autant il est excessif de prétendre s'en servir pour faire échec à l'autorité et aux tribunaux maritimes chargés de délimiter la portée ou de préciser la signification de règlements administratifs susceptibles de donner lieu à discussion. C'est précisément la conséquence à laquelle aboutit la théorie soutenue par les juges de Marseille ; appliquée intégralement,

(1) Tribunal de commerce de Marseille, 8 décembre 1904, Autran, t. 20, p. 590. — Voir aussi Cour d'appel de Rennes, 27 mai 1903, *ibid.*, t. 19, p. 193.

(2) Tribunal de commerce du Havre, 27 mars 1900, *ibid.*, t. 15 p. 635.

(3) Cour de Rennes, 31 décembre 1896, *ibid.*, t. 43, p. 1

elle battrait en brèche le principe d'après lequel le « criminel tient le civil en état » et compromettrait singulièrement l'autorité de la chose jugée qui appartient en propre aux décisions émanant des juridictions répressives.

Sous le bénéfice de ces diverses observations au sujet de la nouvelle orientation de la jurisprudence, il reste vrai que les tribunaux de commerce ont qualité pour statuer sur la plupart des litiges en matière de pilotage, quoique l'administration de la Marine soit également pourvue de pouvoirs disciplinaires étendus.

La dualité des pouvoirs auxquels les pilotes ont à rendre compte de leurs fautes est la cause de discussions nombreuses sur la nature de leur profession, car ici comme partout les intéressés sont classés nécessairement dans l'une ou l'autre des deux grandes catégories sociales que l'on a coutume d'opposer l'une à l'autre — celle des fonctionnaires et celle des commerçants — suivant qu'ils ressortissent à un tribunal judiciaire ou à un tribunal administratif. Chacune des deux théories en présence s'appuie sur des arguments très forts et il convient maintenant d'examiner laquelle des deux semble la plus justifiée. L'étude des législations étrangères ne saurait être ici d'un grand secours pour prendre parti, car, soit qu'elles fassent dépendre le pilotage de l'Etat lui-même, soit qu'elles le rattachent à des sociétés particulières, elles se déclarent satisfaites d'un système comme de l'autre.

La première combinaison — qui consiste à assimiler des lamaneurs à des fonctionnaires — se présente surtout en Belgique, en Hollande et, dans une certaine mesure, en Allemagne.

En Belgique comme en Hollande le service est exploité par le Gouvernement. Le personnel du pilotage est assermenté et recruté au moyen d'examens subis devant un jury spécialement désigné ; il porte un uniforme qui le rend aisément reconnaissable. Le service qui, outre le pilotage proprement dit, comprend aussi le balisage, l'éclairage et les secours maritimes relève directement de l'administration de la Marine et, par conséquent, ceux qui y sont affectés sont des fonctionnaires au vrai sens du mot (1).

En Allemagne, dans la partie de l'Elbe comprise entre la mer et Cuxhaven, les lamaneurs sont des fonctionnaires de l'Etat de Hambourg recrutés parmi d'anciens capitaines au long cours (*staatslotsen*) (2). La même qualité est également reconnue à leurs collègues qui assistent les navires sur toute la longueur du canal de Kiel (3).

Ailleurs, au contraire, les lamaneurs n'ont à aucun degré le caractère de fonctionnaires. Il en est ainsi d'abord en Allemagne sur l'Elbe même, entre Brunsbüttel

(1) Voir Rapport Jubault présenté à la Commission extra-parlementaire de la marine marchande de 1907.

(2) Purlitz, *loc. cit.*, p. 65.

(3) Purlitz, *loc. cit.*, p. 103.

et Hambourg et sur la plupart des autres fleuves germaniques où l'exercice du pilotage est confié à des sociétés privées placées sous le contrôle de l'Etat. Une organisation identique existe, on s'en souvient, dans le Royaume-Uni qui laisse le rôle dominant à de puissantes autorités locales, si bien que M^r le consul Jouffroy d'Abbons a pu dire, à propos du pilotage du port de Liverpool, que le Mersey Docks and Harbour Board, « placé sous le contrôle d'hommes d'affaires expérimentés, sans intervention de fonctionnaires d'aucune sorte, est l'organisation la plus parfaite qu'on puisse rêver ». D'autre part, en ce qui touche le port de Londres ainsi que le district avoisinant, la puissance de la London Trinity House a déjà été esquissée plus haut. Enfin, parmi les nations qui se rangent à la même manière de voir, on peut encore citer l'Espagne et l'Italie. Si donc l'étude des législations étrangères ne possède guère qu'une valeur documentaire, quelles sont chez nous les raisons sur lesquelles s'appuient efficacement les partisans des deux thèses adverses ?

Ceux qui considèrent les pilotes comme des fonctionnaires motivent leur opinion de la manière suivante : les lamaneurs se livrent à une industrie obligatoire et tarifée par des décrets, c'est-à-dire réglée dans ses moindres détails par l'autorité administrative ; celle-ci en outre leur confère leur brevet dans des formes déterminées, exerce sur eux pendant toute la durée de leurs fonctions une surveillance permanente et enfin les révoque lors-

qu'elle juge nécessaire de recourir à une pareille mesure (1). Parfois aussi, dans les stations organisées sur le principe de la bourse commune, les pilotes touchent, comme des fonctionnaires, un salaire mensuel fixe, pris dans leurs caisses qui, aux termes des circulaires ministérielles des 12 février et 3 mars 1900, sont placées sous le contrôle de l'administration (2).

Toute cette argumentation contient, il faut en convenir, une grande part de vérité tirée de la constatation même des faits et cette part de vérité, voici ce en quoi elle se résume : il existe des liens de dépendance évidents qui lient les pilotes à l'Administration. Tout le monde, d'ailleurs, s'accorde parfaitement sur ce point. Mais se prévaloir uniquement de l'état de choses existant pour en induire que les lamaneurs sont des fonctionnaires paraît à certains beaucoup plus difficile à admettre. En effet, la surveillance dont les pilotes sont l'objet, tant en ce qui concerne leurs personnes qu'en ce qui concerne la gestion de leurs deniers, dérive tout naturellement du caractère spécial de leur profession. Celle-ci met en jeu des intérêts si considérables qu'on ne saurait laisser à chacun de ceux qui l'exercent la faculté de se comporter à sa guise et suivant l'impulsion du moment : une coordination des efforts est absolument indispensable que seule l'administration supérieure peut assurer. En outre, l'ar

(1) Cf. Cour de Douai, 25 mars 1889, Autran, t. 5, p. 20, et Tribunal de commerce de Marseille, 25 juin 1895, *ibid.*, t. 11, p. 341.

(2) Voir *B. O.*, 1900, p. 291.

gument tiré du fait que dans certaines stations les pilotes perçoivent une rémunération mensuelle fixe ne possède aucune force probante. « Dira-t-on », écrit un savant auteur, « que les fonctionnaires sont ceux qui reçoivent un traitement pour collaborer à l'action administrative ? Il y a des fonctions gratuites comme celles de maire, de juge suppléant dans les tribunaux d'arrondissement. Et inversement, il y a des personnes que le budget public rémunère et qui ne sont pas des fonctionnaires, les membres du Parlement par exemple (1). »

Bref, la théorie que nous venons d'exposer ne nous paraît pas satisfaisante. Il n'en est pas de même pour la théorie opposée qui a pour elle l'avantage, non seulement d'être soutenue par plusieurs auteurs très en vue, mais encore de s'appuyer sur certains textes de loi qui lui donnent une singulière autorité. La principale disposition invoquée par elle est l'article 633 du Code de commerce qui range parmi les actes commerciaux « tous engagements de gens de mer pour le service des bâtiments de commerce ». A n'en pas douter, l'assistance du pilote, une fois acceptée par le capitaine, est prêtée conformément à l'engagement pris par un homme de mer de guider le navire vers sa destination. Le Code de commerce vient ainsi confirmer l'article 50 du décret-loi de 1806 qui, dans la mesure qu'il prévoit, considère les pilotes comme des commerçants puisqu'il

(1) Berthélemy, *Traité de droit administratif*, p. 16.

les rend justiciables des juridictions consulaires (1).

La valeur des arguments qui viennent d'être indiqués n'a du reste pas peu contribué à entraîner en faveur de la théorie des pilotes commerçants l'adhésion de la jurisprudence fixée en sens contraire depuis nombre d'années. La puissante influence de la coutume a perdu, en effet, toute action devant la rigueur logique des principes posés comme nous venons de le voir et un arrêt, déjà cité, rendu par la Cour suprême le 5 février 1896 (2), a orienté la pratique des tribunaux dans la voie qu'elle suit encore aujourd'hui, pour des motifs différents à coup sûr de ceux que nous avons passés en revue jusqu'ici, mais non moins intéressants (3).

La meilleure preuve que les pilotes ne sont pas des agents administratifs, a-t-on allégué, consiste en ce que l'administration de la Marine, loin d'accepter la responsabilité d'actes délictueux qu'ils ont commis vis-à-vis des tiers, se borne, le cas échéant, à prononcer contre eux une sanction disciplinaire. Ce point est à la fois très important et très exact. Une des principales règles en usage dans la hiérarchie administrative veut que les agents groupés à ses divers degrés soient couverts par l'État contre les conséquences dommageables de l'exécution, par leurs soins,

(1) En ce sens : Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. 5, n° 595 *ter*.

(2) Voir Autran, t. 11, p. 553 et décision Trib. com. St-Nazaire, 14 février 1907, *ibid.*, t. 23, p. 58.

(3) Consulter spécialement à ce sujet : décisions du tribunal du Havre du 27 mars 1900, Autran, t. 15, p. 635, et 7 mars 1911, *ibid.*, t. 56, p. 33.

des actes de gestion faits en vue du fonctionnement des services publics ou de l'exploitation du domaine public, tant qu'ils ne commettent point de dol ou de faute lourde. Rien n'est plus naturel, puisque les fonctionnaires « en général et sauf exception, ayant accepté de l'Administration une nomination à un poste déterminé, collaborent d'une manière continue à la gestion de la chose publique » (1). En matière de pilotage, il en va tout autrement. Cela n'est ni bizarre, ni irrationnel, car si les pilotes ont bien accepté de l'Administration une nomination à un poste déterminé, personne n'oserait soutenir qu'ils collaborent d'une manière continue à la gestion de la chose publique.

Comment alors les qualifier? Tout simplement avec les termes employés par le Tribunal de commerce du Havre qui, dans un jugement rendu le 27 mars 1900, a trouvé l'expression juste; pour lui les lamaneurs sont « des conducteurs de navires dont le contrat de louage de services maritimes s'opère sous l'empire de certaines dispositions administrativement imposées, mais qui pourtant relève des tribunaux de commerce pour les difficultés éventuelles provenant de son exécution ».

Telle est la conclusion que nous proposons, nous aussi, au lecteur et [qui nous paraît la plus satisfaisante pour tous les intéressés. D'une part, les armateurs et les chargeurs sont assurés de trouver chez les juges consu-

(1) Berthélemy, *loc. cit.*, p. 16.

lares, avec le sens avisé des nécessités de la vie commerciale, toutes garanties d'arriver à une solution rapide et équitable des difficultés qu'ils leur soumettent. D'autre part, les pilotes, parfois mal disposés à l'égard de ces mêmes juges qu'ils tiennent pour des émules des membres de chambres de commerce qui critiquent souvent à juste titre l'organisation de leur service, auraient grand tort de faire entendre des récriminations trop bruyantes et d'ailleurs sans fondement. La restriction de la compétence commerciale par devers eux entraînerait l'extension correspondante de la compétence administrative qui est l'acheminement certain vers le fonctionnarisme, c'est-à-dire vers cet état de quiétude béate, destructeur infaillible chez tous ceux qu'il atteint, de l'esprit d'initiative et de la notion de la responsabilité, absolument indispensables, l'un et l'autre, aux hommes de la mer.

CHAPITRE VII

LA BASE DE PERCEPTION ET LA QUOTITÉ DES TAXES DE PILOTAGE

§ 1. — La base de perception.

Les tarifs que les navires paient aux pilotes en rémunération de leurs services sont susceptibles de variations considérables d'un pays à l'autre, et, dans un même pays, d'un port à l'autre. De là pour les armateurs une source de complications et une gêne d'autant plus grandes qu'elles risquent de se prolonger longtemps encore ; car la base de perception vraiment pratique reste toujours à trouver.

Le principe qu'il est, dès le début, nécessaire de poser, c'est qu'une base, pour être équitable, doit frapper toutes les facultés contributives du navire proportionnellement à leur importance respective et rendre les fraudes tendant à éluder ou à restreindre son application aussi peu nombreuses que possible. Or, quels moyens ont été jusqu'à présent employés pour essayer de réaliser pratiquement le double but qui vient d'être défini en théorie ?

Un premier système consiste à faire varier la taxe dans la même proportion que le « déplacement » du navire, équivalent, comme chacun le sait, au poids de

volume d'eau occupé par le bâtiment et par sa cargaison. Scientifiquement, aucune autre base de perception, quelle qu'elle soit, ne peut rivaliser avec celle-ci. Rien n'est en effet plus simple que d'établir mathématiquement le poids de la coque, de la machine et de l'armement, puisqu'il suffit pour cela de multiplier le volume de la partie immergée de la coque par la densité de l'eau de mer. En outre, le calcul établi, l'est une fois pour toutes et ne nécessite plus aucune modification ultérieure.

Malheureusement, dans ce système, l'élément contributif « cargaison », dont l'importance n'est pas moindre que celle de l'élément contributif « navire », est entièrement laissé de côté. Comme les marchandises transportées présentent des écarts de poids parfois considérables suivant leur nature et suivant leur nombre, des calculs seraient à établir pour chaque voyage, pour chaque escale même, puisque dans tous les ports qu'il visite en cours de route, le bâtiment embarque et débarque les colis les plus divers. A cet inconvénient pratique dont l'importance n'est pas niable s'en ajoute un autre, signalé avec une grande netteté par M. Paul Houët, secrétaire technique du Comité central des armateurs de France, dans un rapport présenté à la Commission extra-parlementaire de la marine marchande. Il consiste en ce que les éléments de calcul utilisés pour obtenir le volume de la carène immergée sont fournis par les plans de construction du navire, qui restent la propriété du constructeur et ne sont pas livrés à la publicité.

Dans ces conditions, la valeur du déplacement envisagé comme base de perception de taxes se trouve singulièrement infirmée, et le système ne convient plus guère qu'à des navires qui occupent dans toutes circonstances, un volume d'eau sensiblement égal. C'est le cas des navires de guerre, dont les pièces d'artillerie sont proportionnées en quantité et en calibre au type de chaque bâtiment et ne sont pas susceptibles de variations sensibles. Aussi sommes-nous d'avis que le déplacement doit être conservé comme base de perception des taxes de pilotage et autres, à la charge des bâtiments de la flotte, contrairement à un arrêté ministériel du 31 mars 1905 qui les assimile à ce point de vue aux navires de commerce.

Un autre mode de calcul des taxes de pilotage, qui recrute de nombreux partisans, consiste à prendre comme point de départ le « tirant d'eau » du bâtiment. De gros avantages, au dire de ses défenseurs, seraient acquis à la navigation par la mise en pratique de ce système. D'abord, soit que le navire pénètre dans des chenaux à profondeur variable, soit qu'il se déplace dans les bassins de la plupart des ports modernes, la première préoccupation du capitaine et du pilote est d'examiner si le degré d'immersion de la carène du bâtiment lui permet dans certaines conditions d'amplitude de la marée, de se rendre au poste ou à la destination qui lui sont assignés. En outre, ajoute-t-on, s'il y a une méthode qui tienne compte de l'importance du charge-

ment, c'est bien celle-là. Plus la quantité de marchandises embarquées est considérable, plus le navire cale d'eau et plus la cargaison peut être taxée. Et vraisemblablement est-ce à cause de sa souplesse que le système fonctionné dans un grand nombre de ports étrangers. Tel est le cas en Angleterre, pour Dublin, Liverpool et Londres ; en Allemagne, pour Brême et Hambourg ; en Espagne pour Santander ; aux Etats-Unis, pour Galveston, New-York et Philadelphie ; en Hollande, pour Amsterdam et Rotterdam ; en Belgique, pour Anvers (1).

La force des arguments qui viennent d'être exposés est indiscutable et prend son appui non plus, comme dans les systèmes précédents, sur des considérations théoriques, mais sur des applications pratiques de grande envergure. Néanmoins la base de perception que nous étudions appelle certaines réserves et voici pourquoi. Au temps de la navigation à voiles et surtout au temps où tous les navires étaient construits en bois, leur tirant d'eau était nécessairement en rapport avec leur capacité. Depuis l'emploi de la vapeur pour la propulsion des bateaux et depuis l'utilisation du fer dans la construction des coques, il est devenu possible d'aug-

(1) Consulter notamment sur ce point les volumes et publications suivantes : pour Liverpool : *Bye-Laws for the Regulation and good menagement of Pilots et Pilot Boats etc.*, édition de 1910, p. 8 et suiv. ; pour Hambourg : *Das deutsche Lotsenwesen*, p. 68 ; pour Santander : « *Reglamento y Tarifas de Practicajes* », édition 1911, p. 19 ; pour New-York : *Beebe's Tide Tables et River guide*, p. 40 et 41 ; pour Anvers : *Convention avec la Hollande* du 21 juillet 1863, p. 10 et suiv.

menter la longueur de celles-ci par rapport à leur section. De là un défaut de correspondance entre le tirant d'eau et la capacité, que les constructeurs s'attachent même parfois à augmenter dans certains cas. Ainsi les paquebots du service franco-anglais qui doivent entrer dans certains ports peu profonds comme Dieppe ou Calais, à heure fixe, sans avoir égard à l'amplitude de la marée, calent 3 ou 4 mètres au plus et transportent plusieurs centaines de passagers, occasionnellement même, quelques marchandises. On voit, d'autre part, naviguer entre l'Algérie et Rouen de gros cargo-boats affectés au transport des vins et dont la calaison a été réduite, malgré une jauge de 7.500 tonneaux, à 5 mètres environ pour faciliter la montée ou la descente de la Seine. Les transformations dans l'art de la construction navale ont donc exercé, sur le système que nous venons d'exposer sommairement, une influence dont on ne saurait méconnaître l'importance et faite, semble-t-il, pour en restreindre ou tout au moins en arrêter l'extension.

Il reste alors à examiner ce que vaut, au point de vue qui nous occupe, « la jauge » soit brute, soit nette. La jauge n'est pas non plus à l'abri de toute critique. On lui reproche d'abord, étant donné qu'elle se déduit des trois dimensions linéaires, du navire de s'accroître beaucoup plus rapidement que celles-ci et, par suite, de faire acquitter aux armateurs des taxes beaucoup plus lourdes que les taxes qu'ils devraient réellement supporter (1).

(1) Cf. Rapport Paul Houët, précité.

On lui reproche aussi d'être invariable et par conséquent de laisser de côté l'élément contributif cargaison, sauf dans le cas de chargement complet. C'est pourquoi, dans quelques ports anglais et norvégiens et, en France, à Bordeaux, on a imaginé de combiner dans certaines proportions — déterminées avec des difficultés extrêmes (1) — la jauge avec le tirant d'eau : le premier des deux éléments représentant la valeur contributive du navire, le second représentant la valeur contributive de la cargaison, système arbitraire dans les calculs et de valeur pratique discutable, puisque « la fraction du tarif basée sur la jauge rend possibles bien des fraudes et que l'autre fraction, basée sur la calaison, ne paraît guère plus précise ni davantage à l'abri de l'habileté des constructeurs (2).

Pourquoi donc ne pas s'en tenir purement et simplement à l'emploi exclusif de la jauge comme base de calcul ? Car enfin elle offre bien aussi de très sérieux avantages, auxquels elle doit de servir d'unité pour le recouvrement de taxes nombreuses prélevées sur la navigation, telles que les droits de quai, les droits de péage et les droits sanitaires. Sans doute, sous le régime de la loi du 12 nivôse an II (3), qui persista pendant la première moitié du xix^e siècle, elle fut désavantageuse à

(1) Cf. Chambre de commerce de Bordeaux, Compte rendu, 1896, séance du 22 juillet, p. 649.

(2) Cf. Rapport Desmonts, Compte rendu Chambre de commerce de Rouen, 1899, séance du 29 avril, p. 293.

(3) Voir *B.O.M.*, année 1848, circulaire du 14 août, p. 103.

notre marine en lui attribuant, du fait du mode de calcul employé, un tonnage supérieur à son tonnage réel et en lui faisant payer dans les ports étrangers des droits supérieurs à ceux qu'acquittaient chez nous des bâtiments de tonnage équivalent et appartenant à d'autres nations. Mais, depuis cette époque, de nombreuses et savantes études, renforcées par des conventions internationales, sont venues corriger les défauts et adapter le système aux nécessités de la pratique. Et c'est maintenant qu'il convient d'examiner s'il est préférable d'utiliser dans l'intérêt de la navigation la jauge « nette » ou la jauge « brute ».

La jauge nette équivaut au volume, exprimé en mètres cubes, de toutes les parties du navire utilisables commercialement, c'est-à-dire déduction faite des espaces réservés aux machines, aux soutes à charbon, aux cambuses et aux logements des officiers et de l'équipage. Les calculs reposent sur les données fournies par la méthode de l'Amiral Moorsen, appliquées en Angleterre dès 1854 et introduites en France par le décret du 24 décembre 1872 qui fut modifié le 24 mai 1873 au point de vue des détails de son application et postérieurement les 21 juillet 1887, 7 mars 1889 et 2 février 1893. A ces multiples interventions du pouvoir réglementaire en France, se sont ajoutées des conventions internationales, qui ont eu pour but de supprimer les divergences qui existaient entre notre mode d'évaluation des espaces à déduire et celui qui était adopté à l'étranger, en Grande-

Bretagne notamment. Depuis le décret du 22 juin 1904 (1), complété pour ce qui touche au mesurage des water-ballasts par celui du 10 janvier 1912 (2), la similitude de la jauge nette anglaise avec la jauge nette française est complète et définitive.

On a coutume de dire qu'un accord international maritime dans lequel l'Angleterre n'est pas partie est voué d'avance à un échec. Il semblerait que lorsqu'elle adhère à un accord, avec l'expérience de son glorieux et puissant passé maritime, les autres contractants aient en quelque sorte une garantie préalable de la valeur du système préconisé et que des discussions puissent s'élever sur des points de détails seuls, mais non plus sur le principe. Ce n'est pas le cas pour la jauge nette.

En 1898 le Syndicat des armateurs du Nord commença à demander son remplacement comme unité de mesure par la jauge brute, c'est-à-dire par le produit des dimensions linéaires du bâtiment sans aucune déduction pour les espaces nécessaires à la navigation. Quelques années plus tard, le ministre de la Marine fit parvenir aux différents quartiers de l'Inscription maritime une circulaire qui porte la date du 27 avril 1905 (3), dans laquelle, tout en demandant à ses subordonnés de recueillir les

(1) Voir *J. off.* du 25 juin 1904 et Circulaire de l'administration des Douanes rapportée dans Aulran, t. 20, p. 143.

(2) Cf. Circulaire de la direction générale des Douanes, n° 4245, dans *Annales des Douanes*, 15 mars 1912, p. 82.

(3) Cf. Circulaire du Comité central des armateurs de France, n° 297, p. 877-878.

avis de tous les intéressés, il expliquait que la jauge brute, devenue la base de perception des taxes, « donnerait aux droits de pilotage une fixité à tous égards désirable, incompatible avec les variations incessantes du tonnage net », et qu'elle serait en outre « plus logique puisque le travail du pilote s'exerce sur la jauge brute ou le déplacement et non sur la jauge nette ».

L'enquête ordonnée comme on vient de le voir, si elle n'amena pas un changement pratique dans la réglementation en vigueur, suscita des recherches très fouillées sur la question et aussi des discussions qui renaissent aujourd'hui encore, la cause n'étant pas entendue, toutes les fois que l'occasion se présente.

Du moins possède-t-on à l'heure actuelle une étude d'ensemble sur la jauge brute, due à l'éminent secrétaire du Comité central des armateurs de France M. Paul de Rousiers, et présentée en 1907 à la Commission extraparlamentaire de la Marine marchande.

L'auteur, avec sa haute compétence en pareille matière, énumère d'abord les objections et les critiques qui s'adressent à la jauge nette.

En premier lieu elle est exposée à subir de fréquentes variations dans son mode de calcul, puisque les différents Etats maritimes n'arrivent qu'avec peine à se mettre d'accord sur les espaces qu'il y a lieu de considérer comme utilisables commercialement (1). De là, nécessité

(1) Voir sur ce point un article intitulé : « Les méthodes de jaugeage dans les divers pays », rapporté dans Autran, t. 20, p. 138-141.

éventuelle pour les armateurs de faire évaluer la capacité de leurs bâtiments d'après les règles en usage dans tel ou tel port où ils font escale pour la première fois. Au contraire la jauge brute est la même partout et l'on conçoit très aisément qu'elle ne se prête pas à la diversité. « Partout, pour un navire donné, on obtient la même jauge brute (1). »

En second lieu, la jauge nette est arbitraire. On peut en juger, dit M. de Rousiers dans le rapport déjà mentionné, en entrant dans le détail des déductions opérées pour les espaces réservés aux machines et aux chaudières. Ces espaces sont déduits non pour leur volume réel, mais pour un volume fictif déterminé comme suit : s'ils représentent plus de 13 0/0 et moins de 20 0/0 du tonnage brut, on soustrait de ce tonnage 32 0/0 ; si, au contraire, ils équivalent à moins de 13 0/0 et à plus de 20 0/0, on les déduit dans la proportion de 75 0/0.

Or quelles sont les conséquences de calculs aussi compliqués ? Elles sont extrêmement simples et consistent en ce que les armateurs, de concert avec les constructeurs, emploient de véritables subterfuges pour faire rentrer leurs bâtiments dans les catégories qui leur sont les plus avantageuses. M. Hyppolite Morel, dans un rapport présenté au Sénat, a cité le cas de deux vapeurs charbonniers dont l'un a débarqué 508 tonnes de char-

(1) Cf. Henri Baut, *Des droits auxquels sont soumis les navires étrangers dans les ports français*, thèse Paris, 1900, Introduction, p. 15.

bon en n'acquittant les droits que sur un tonnage net de 412 tonnes, tandis que l'autre, d'une jauge nette de 222 tonneaux, portait près de 900 tonnes de houille (1). De leur côté les pilotes de Quillebeuf ont réclamé en septembre 1898 auprès du ministre de la Marine et appelé son attention sur le fait que certains bateaux montant à Rouen « ont trouvé moyen d'abaisser leur jauge réelle, contre toute équité, à des minima absolument dérisoires, en comparaison de leur tonnage en lourd » (2).

Que répondre à des critiques aussi précises, dont l'exactitude au point de vue théorique est certes indiscutable ? C'est ce qu'il convient d'exposer maintenant.

Tout d'abord le défaut de fixité dans les rapports internationaux reproché à la jauge nette n'est pas irrémédiable. Le règne de la vapeur, l'extension croissante du commerce, multiplient les rapports entre les diverses nations et ont entraîné le développement de conventions juridiques à un point autrefois insoupçonné, pour protéger les droits des ressortissants de chaque pays dans les domaines les plus divers de l'activité humaine. Pourquoi ne pas discuter de la jauge dans des réunions de délégués des Etats intéressés, comme on a discuté des droits des auteurs dramatiques ou des inventeurs ? Aucune raison ne s'y oppose et cela est tellement vrai que « la Compagnie universelle du canal de Suez, qui se trouve en présence de navires de toutes nationalités,

(1) Henry Baut, *loc. cit.*, p. 15.

(2) Chambre de commerce de Rouen, *Compte rendu*, 1898, p. 225.

ayant besoin pour la perception des taxes qu'elle prélève d'uniformiser les méthodes de jaugeage et de faire adopter la même par tous les pays, afin d'éviter de perpétuelles réclamations et des procès, y est parvenue à la suite d'une conférence internationale tenue à Constantinople en 1873 » (1).

Depuis cette époque d'autres efforts ont été faits dans le sens de l'unification des modes de calcul de la jauge nette. On se rappelle les résultats obtenus avec la Grande-Bretagne et consacrés chez nous par les décrets des 22 juin 1904 et 10 janvier 1912, mentionnés plus haut.

En outre des conventions ont été passées par la France avec l'Espagne (2) et avec l'Italie (3) pour réduire au minimum les inconvénients entraînés par les différences de méthode.

Ceci démontre bien un acheminement progressif vers l'unification qui n'a rien de surprenant. « Puisque la Compagnie universelle du canal de Suez, à la suite d'une conférence internationale, a pu établir une méthode de jaugeage commune à toutes les nations et qui lui sert de base pour la perception de ses taxes, pourquoi les divers pays ne s'entendraient-ils pas pour déterminer une méthode unique devant servir d'assiette à toutes les taxes dont les navires sont frappés à l'entrée et à la sortie de leurs ports respectifs ? » (4)

(1) J. Charles Roux, *Notre marine marchande*, p. 284.

(2) J. Ch. Roux, *loc. cit.*, p. 286.

(3) Rapport de Rousiers déjà cité, p. 1.

(4) J. Ch. Roux, *loc. cit.*, p. 286.

Or nous croyons fermement, quant à nous, que l'exemple de la Compagnie de Suez peut être suivi sur une échelle plus grande qu'on ne l'a fait jusqu'à présent, et que la jauge nette peut sur ce point rivaliser avantageusement avec la jauge brute, laquelle n'est pas seule « une mesure internationale et pratiquement universelle » (1).

Si la première critique adressée à la jauge nette n'est pas aussi probante qu'on l'eût cru d'abord, la seconde nous paraît également réfutable. A coup sûr, « les règles qui président aux déductions sont des règles purement empiriques reconnues convenables pour certains types de navires et n'ayant de valeur que par rapport à ces types (2) », et il faut bien concéder que parfois elles peuvent donner lieu à des résultats discutables. Mais cet empirisme même présente aussi quelques avantages, parmi lesquels on peut relever au moins le suivant : c'est la distinction absolue entre les voiliers d'une part et les vapeurs de l'autre. Avec la jauge brute pareille distinction ne suffit plus. Il devient nécessaire de sous-distinguer la classe des vapeurs en plusieurs catégories suivant qu'il s'agit de cargo-boats ou de paquebots. Là se présente, au dire de M. de Rousiers lui-même, « une difficulté pratique, celle de la distinction entre les deux genres de navires ».

Quel critérium adopter en effet ? Sans doute il est facile de s'en rapporter à une décision de l'administration des

(1) Rapport de Rousiers déjà cité, p. 1.

(2) Rapport de Rousiers déjà cité, p. 1.

Douanes du 21 mars 1906 qui, réglementant l'application des lois des 13 décembre 1897 et 23 mars 1898 sur les droits de quai, considère comme paquebots les navires dont les aménagements pour passagers représentent au minimum 40 0/0 de la jauge nette. Mais on obtient ainsi une solution peu satisfaisante, car le tonnage n'est qu'un des éléments d'appréciation, et non le seul, qui permettent de juger si l'on a ou non affaire à un paquebot. La vitesse est tout aussi utile à envisager puisque la clientèle des grandes compagnies de navigation délaisse de plus en plus les navires d'une marche inférieure à 15 ou 16 nœuds. Or ce second point est de nature à susciter de nombreuses discussions et peut-être ne faut-il pas chercher d'autre raison au silence prudent gardé à son sujet par la Douane.

Ce n'est d'ailleurs pas tout. Simple en théorie, l'emploi de la jauge brute rencontre des difficultés pratiques considérables. Il entraîne en effet nécessairement la recherche d'un coefficient destiné à remplacer les chiffres représentant actuellement le tonnage net et utilisés pour la perception des taxes par leurs équivalents en tonnage brut. Diverses études ont été entreprises à cette fin, mais on est obligé de reconnaître que les résultats obtenus n'ont pas été concordants.

Le procédé le plus net a été exposé avec beaucoup d'exactitude par M. de Rousiers dans le remarquable rapport auquel nous nous sommes plusieurs fois déjà référé. Le savant auteur prend pour point de départ la

loi du 7 avril 1902 qui, dans son article 16, fixe le tau des péages locaux à un franc par tonne de jauge nette pour tous les navires ou à soixante centimes de jauge brute pour les vapeurs et à quatre-vingt-cinq centimes de jauge brute pour les voiliers. Ce coefficient correspond-il à la réalité ? Pour s'en assurer, M. de Rousiers a eu recours à des travaux de statistique très approfondis qui l'ont amené à une double constatation. En ce qui concerne les voiliers, le résultat est acceptable, au moins pour ce qui intéresse le pavillon français, car dès qu'on passe au pavillon étranger, on s'aperçoit que le rapport réel entre les deux jauges est de 93 0/0. A ce point de vue, le premier résultat du critérium serait, en cas d'application pratique, un avantage accordé gratuitement aux voiliers étrangers qui jouiraient par rapport aux nôtres d'une situation privilégiée, les droits de pilotage se trouvant réduits pour eux dans une proportion plus forte. Aboutissement en définitive peu satisfaisant pour l'intérêt national, malgré la décadence de la marine à voiles.

Si au moins le coefficient des vapeurs était plus adéquat ! Par malheur, ici encore, il reste difficile de s'entendre. Le chiffre de 60 0/0 est bien exact pour les cargo-boats, mais ne convient pas aux paquebots pour lesquels l'écart entre les deux jauges n'est que de 50 0/0. De nouveau s'impose la distinction dont nous parlions plus haut en mentionnant le critérium adopté par la circulaire des Douanes du 21 mars 1906, et M. de Rousiers lui-même reconnaît « qu'aucun document certain ne permet de voir comment cette distinction jouerait ».

Quelle valeur peuvent avoir dans de telles conditions les chiffres de la loi du 7 avril 1902 ? Et ne semble-t-il pas dès à présent impossible de les adopter comme base de la réforme ?

A vrai dire leurs défauts proviennent tous de la même cause, qui consiste dans la manière défectueuse avec laquelle ils sont obtenus. On s'est en effet borné à rechercher dans les gazettes maritimes (*Lloyd*, *Veritas*, etc.) un certain nombre de navires, les uns à vapeur, les autres à voiles, tous différents par leurs dimensions et leur structure, à noter leur jauge brute ainsi que leur jauge nette, puis à additionner les totaux obtenus et à faire une règle de proportion.

L'opération porte ainsi, non sur des cas déterminés, mais sur des moyennes globales, et M. de Rousiers l'explique en peu de mots : « L'écart entre les deux jauges, dit-il, varie d'une façon anormale suivant le type de navire considéré ; par suite il ne peut pas s'exprimer en un rapport uniforme. Dans l'impossibilité de calculer le coefficient pour un bâtiment déterminé, il faut distinguer entre les différentes catégories de navires et attribuer à chacune d'elles un coefficient de substitution tel qu'il produise une équivalence globale et ne pas se préoccuper des résultats de détail. »

Rien de plus net. S'explique-t-on maintenant comment les calculs construits sur des bases aussi fuyantes sont forcément arbitraires ? Etablis d'après des nomenclatures forcément incomplètes, ils aboutissent, par

la simple logique, à léser l'intérêt particulier sans qu'on apprécie bien nettement si l'intérêt général y trouve son avantage, étant donné que la mise en service d'une unité nouvelle suffit à fausser complètement le rapport jusque-là considéré comme exact.

Enfin l'étude de la transformation proposée, au point de vue de la modification des limites du tonnage donnant droit à la franchise du pilotage, qu'elle entraînerait nécessairement, nous conduit à des constatations à peu près identiques. La limite d'exemption de taxes ne peut être déterminée que par des statistiques plus ou moins arbitraires et sujettes à modification (1). De là, des discordances qui se révèlent dans les résultats obtenus. Ainsi, pour les voiliers, le maximum de tonnage conférant l'exonération du pilotage oscille, suivant la méthode adoptée pour les calculs, entre 110, 116 ou 121 tonneaux de jauge brute et pour les vapeurs, l'écart varie entre 287 et 365 tonneaux (2).

L'exposé qui précède a eu pour objet de montrer que, dans l'état actuel des textes, la substitution de la jauge brute à la jauge nette est extrêmement difficile à réaliser sans donner lieu à la critique. Est-ce à dire que cette dernière soit parfaite à tous égards ? Certes non. Pour-

(1) Cf. Circ. n° 297 du Comité central des armateurs de France ; cf. aussi les tableaux annexés au rapport de Rousiers et le rapport Desmonts dans Compte rendu des travaux de la Chambre de commerce de Rouen, 1899, p. 293 et suiv.

(2) Cf. Circ. n° 297 déjà citée et rapport Duchateau, Chambre de commerce de Dunkerque, Compte rendu, 1905, p. 280.

tant il est juste et nécessaire de constater qu'elle sert de base aux taxes de navigation, depuis nombre d'années, dans la plupart des pays maritimes, et ne donne pas lieu à des plaintes fréquentes. La constatation n'est pas sans importance, car la coutume des nations, qui tire de l'expérience toute sa valeur et toute sa raison d'être, s'oppose souvent avec avantage à des théories abstraites auxquelles manquent encore les retouches imposées par la pratique. Sous le bénéfice de cette remarque, le champ de recherches s'ouvre largement aux techniciens jusqu'à ce que la réforme dont il a été question dans le présent paragraphe ait été étudiée et mise au point à la fois dans son principe et dans ses effets, avec toute la précision, toute la logique, toute la clarté nécessaires.

§ 2. — La quotité.

Les taxes de pilotage, dont la variété est grande, présentent néanmoins le trait commun d'être classées par la loi, en France comme à l'étranger, parmi les droits de port que le navire est tenu d'acquitter. L'article 406 de notre Code de commerce dispose en effet que les lamanages, touages, pilotages pour entrer dans les ports et rivières, ancrages et autres droits ne sont pas charges du fret ou des avaries, mais des débours nécessités par la navigation (1). Il en résulte que les armateurs, déjà

(1) Cf. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 860.

lourdement chargés par les multiples droits généraux ou locaux auxquels sont astreints leurs bâtiments, se voient également obligés de réserver un chapitre de leur budget aux sommes qu'ils remettent entre les mains des pilotes. Ces sommes sont considérables, car d'une part la taxe est d'autant plus productive que le trafic maritime se développe plus notablement et d'autre part elle frappe tous les navires français et étrangers, sans exception, qui fréquentent nos ports.

En principe chaque bâtiment paie le plein tarif, fixé à telle ou telle somme par tonneau de jauge nette et variable avec le port touché, comme on peut s'en convaincre en lisant les règlements du pilotage de nos divers arrondissements maritimes. Mais, ici comme partout, l'équité et le bon sens ont conduit à tenir compte de certaines situations particulières et à restreindre la portée de la règle générale au moyen de quelques exceptions.

Tout d'abord, depuis l'ordonnance du 10 août 1841, les navires à vapeur, en raison de la répétition et de la fréquence de leurs voyages, bénéficient d'une réduction de 50 0/0 sur les tarifs en vigueur. L'avantage qui leur est ainsi concédé se justifie pleinement. Pourtant, dans la pratique, sa portée se trouve singulièrement réduite du fait que les steamers sont toujours considérés comme chargés et ne jouissent dans aucun cas du traitement de faveur concédé aux navires en relâche ou sur lest que nous allons maintenant examiner.

Ce dernier traitement est, à notre avis, tout à fait fondé

pour les relâcheurs, c'est-à-dire pour les bateaux qui, peu après leur départ, se voient contraints par la tempête ou des avaries graves de rentrer au port d'où ils sont sortis ou de gagner celui qui se trouve le plus proche pour y chercher abri. Bien que le travail du pilote soit en pareille occurrence aussi délicat, aussi pénible que d'ordinaire si même il ne l'est davantage à cause du mauvais temps ou de la difficulté de conduite d'un navire en mauvais état de navigabilité, la réduction du prix du pilotage s'impose, puisque la relâche, nécessitée par un cas de force majeure, entraîne pour l'armement un retard préjudiciable et des dépenses supplémentaires la plupart du temps très lourdes. Ceci est tellement vrai que si une pareille mesure est prise dans l'intérêt commun, une part des frais et des dépenses est mise à la charge des propriétaires de la cargaison au moyen d'un classement d'avaries communes. Rien de plus juste, par conséquent, que les pilotes aient égard à une situation aussi spéciale.

Au contraire les mêmes considérations ne sauraient s'appliquer sans encourir de critiques aux navires « lèges », c'est-à-dire à ceux qui entrent dans un port, ou le quittent, sans transporter aucune marchandise. Contrairement au cas de la relâche, il y a souvent ici une véritable opération commerciale, prévue et combinée d'avance par l'armateur, dont le navire après avoir apporté au Havre, par exemple, des cuirs ou des cafés, quitte le port sur lest pour aller prendre à Bordeaux un complet char-

gement de vins qu'il transportera ensuite en Amérique. De plus un bâtiment qui ne contient dans ses flancs que la quantité d'eau strictement nécessaire pour remplir ses water-ballasts répond mal à sa barre, insuffisamment immergée, et à sa machine, sujette à de constants emballements. Aussi ne comprend-on guère la raison d'être des articles 221 et 254 du règlement du 29 août 1854, qui accordent aux navires sur lest fréquentant le port du Havre une réduction de taxe de moitié à l'entrée et du tiers à la sortie. Sans doute leur survivance dans le texte provient-elle de leur importance pratique à peu près nulle, puisque d'une part la proportion des voiliers légers est infime en comparaison du trafic du port, et puisque d'autre part les vapeurs sont toujours considérés comme chargés, ce qui leur retire le droit de jouir de la réduction. Le cas n'est pourtant pas isolé, car, dans le plus grand nombre de nos ports, des abaissements de taxe sont accordés aux bâtiments de cette catégorie.

En ce qui concerne les navires remorqués, la réglementation manque totalement d'homogénéité. A Dunkerque, à Calais, au Havre, ils paient le tarif plein. A Bordeaux ils n'en paient que la moitié. Pourquoi ces différences ? Il nous semblerait plus rationnel, pour la fixation des bases, de prendre en considération la nature même du bateau remorqué. Si l'opération intéresse un voilier, la réduction de taxe se comprend et se justifie aisément. Le navire inerte par lui même, ses voiles étant carguées, reçoit son impulsion du petit steamer auquel

le relie un long et solide câble d'acier, et comme ce dernier, pratique du port, connaît la passe à fond, le rôle du pilote passe tout à fait au second plan. Au contraire, pour un vapeur assisté d'un ou de deux remorqueurs, la situation se présente tout autrement. Faciliter les évolutions des modernes cargo-boats dans les bassins par une aide extérieure et appropriée ne constitue qu'une partie de la besogne. Neuf fois sur dix en effet, la remorque est prise, si le navire entre, ou larguée, s'il sort, au passage des musoirs, pour éviter des frais trop considérables. C'est au pilote qu'il incombe, en pareil cas, de faire franchir au *steamor* les chenaux encombrés de la rade et les dangers extérieurs. Toutes ses connaissances nautiques, tout son coup d'œil lui sont indispensables, le service qu'il rend au capitaine n'est nullement diminué et c'est pourquoi, à notre sens, une concession pécuniaire n'a aucune raison d'être dans cette hypothèse, quoique le remorquage soit rendu nécessaire sur une partie du trajet.

Il est, par ailleurs, bien entendu que les règles appliquées aux remorqués n'intéressent nullement les remorqueurs, dont la jauge nette est nulle à l'ordinaire, tout le volume de ces petits navires se trouvant occupé par leur machine très puissante en comparaison de leur taille, et par les espaces affectés à la navigation.

Réserve faite des cas spéciaux qui viennent d'être successivement examinés, comment et dans quelle mesure les taxes de pilotage frappent-elles la navigation ? Une

réponse uniforme est impossible à donner et, en raison de l'extrême diversité des tarifs dont il est aisé de se rendre compte en se reportant aux règlements de nos arrondissements et de nos ports, seuls quelques exemples peuvent être choisis ici ou là pour illustrer le principe très général qui domine la matière.

Ce principe, déjà mentionné plus haut, s'énonce ainsi : la rémunération perçue par le pilotage ne doit être envisagée que comme le prix correspondant à un service effectivement rendu. Telle est la raison pour laquelle l'unification est ici impossible à réaliser et au surplus peu désirable. L'importance plus ou moins grande de l'assistance fournie par le pilote est une question d'appréciation délicate qui dépend uniquement des circonstances locales. Les dangers semés aux alentours de nos ports de mer sont tout à fait différents de ceux que doit franchir un bâtiment destiné à un de nos ports de rivière. La durée du travail du pilote peut varier du tout au tout dans l'un et l'autre cas. Et, comme la navigation change de caractère suivant qu'il s'agit d'atteindre Rouen, Nantes ou Bordeaux, parce que chaque fleuve possède son régime particulier et des risques d'accident qui lui sont propres, ainsi n'est-il pas équivalent de toucher à Dunkerque dont la rade est encombrée de bancs de sable, au Havre où les courants sont complexes, à Brest abrité derrière une ceinture de roches cachées sous les eaux ou sous le voile épais de la brume, ou à Marseille, mollement étendue sur les rives ensoleillées de la mer Bleue.

La diversité des tarifs, impossible à empêcher, n'offre donc en soi rien de choquant. Mais un correctif s'impose dont la méconnaissance est susceptible d'entraîner les plus fâcheux résultats. Il faut éviter que des tarifs trop divergents soient appliqués à la navigation dans des ports relativement proches les uns des autres, qui, malgré l'inégalité de leurs difficultés d'accès, se font néanmoins concurrence dans le domaine de l'activité économique nationale ou internationale. Les armateurs, comme tous les commerçants, cherchent à tirer le plus grand profit possible de leur industrie et entre deux ports qui leur offrent des avantages commerciaux à peu près identiques, ils favoriseront de préférence celui dans lequel les taxes sont inférieures. Une de nos Chambres de commerce les plus importantes a fait une étude approfondie de l'influence considérable des effets de la concurrence sur les taxes du pilotage (1). Bien plus, le port du Havre en a acquis l'expérience à ses dépens lorsqu'après avoir essayé de tirer parti du nouveau quai d'escale, la Compagnie Royal Mail se vit contrainte de rompre les relations naissantes, son paquebot *Amazon* de 6.301 tonnes de jauge nette ayant dû payer aux seuls pilotes (non compris les autres taxes) la somme de 2.518 fr. 25 pour un séjour de quelques heures, alors qu'à Cherbourg où il touchait auparavant, son pilotage lui revenait seulement à 787 fr. 60.

(1) Cf. Chambre de commerce de Rouen, Compte rendu, 1907-1908, délibération du 24 février, et Compte rendu, 1904, p. 151, un très intéressant rapport de M. H. Talvande.

Ces chiffres sont intéressants à retenir, car ils permettent déjà de soupçonner jusqu'où peut s'élever le produit annuel des stations de pilotage de nos principaux ports. Pourrait-il en être autrement ? D'une part en effet, l'emploi de la vapeur permet aux pilotes de faire deux ou trois conduites dans le même temps qu'ils en effectuaient une seule à l'époque de la navigation à voiles. D'autre part les dimensions et la capacité cubiques des bâtiments modernes sont devenues énormes par comparaison avec celles d'autrefois. Aussi le résultat des perfectionnements successifs de l'art de la navigation a-t-il été l'augmentation correspondante des profits des lamaneurs. Quelques exemples, choisis au Havre parce que ce port reçoit à la fois de gros paquebots ou cargos et des voiliers, illustreront à propos l'aridité de cet exposé.

Les tarifs prévus par les articles 241 et suivants du règlement du 29 août 1854, toujours en vigueur, sont calculés comme suit : 26 francs par 100 tonneaux pour les voiliers et 13 francs par 100 tonneaux pour les vapeurs. Si le navire est abordé en petite rade il paie la moitié du tarif ci dessus ; s'il est abordé dans les jetées, il en paie le tiers. A l'inverse si le pilote est embarqué dans une zone comprenant un rayon de 20 à 40 milles au large du cap de la Hève, la taxe subit une augmentation du tiers ; s'il est pris au delà de 40 milles de la Hève c'est moitié en plus qu'il faut payer. En outre tout bâtiment venant de l'ouest qui recourt au pilote à l'entrée de la Manche lui doit une somme de 3 francs dite « marée »

par 12 heures révolues jusqu'à ce qu'il ait atteint la ligne Nord et Sud, passant par Cherbourg. A ces diverses allocations s'ajoute encore une taxe de 1 fr. 50 0/0 destinée à assurer le traitement de l'officier chef. A la sortie le tarif est réduit de moitié. Par application de ces données, et en supposant que l'arraisonnement se soit produit à plus de 40 milles de la Hève, le paquebot *Rochambeau* de la Compagnie Générale Transatlantique, d'une jauge nette de 6.620 tonnes, se voit établir à l'entrée par le service du pilotage le décompte suivant :

Principal : 6.620 tonnes $\times$ 0,13 = 860 fr. 60

Distance : 6.620 tonnes $\times$ 0,065 = 430 fr. 30

Marée 3 fr.

Soit un total de. 1.293 fr. 90

auquel vient encore s'ajouter le montant des émoluments du chef du pilotage calculés à raison de 1 1/2 0/0, soit 19 fr. 40, ainsi que les honoraires du pilote de choix de ses armateurs.

Le vapeur *Amiral-Villaret-de-Joyeuse*, qui jauge 3.688 tonnes nettes, coûte à la Compagnie des Chargeurs Réunis pour chacune de ses entrées la somme de 729 fr. 96, non compris les honoraires du pilote de choix.

Au contraire le trois-mâts barque *Fort-de-France*, attaché comme les deux précédents vapeurs au port du Havre et d'une jauge nette de 650 tonneaux, rapporte seulement à son pilote, même rencontré à plus de 40 milles au large, de maigres émoluments qui s'élèvent à 253 fr. 50

plus 3 fr. 80, part revenant au chef du pilotage. Salaire certes peu intéressant si l'on songe que ce bâtiment, en raison de la lenteur et de l'irrégularité de sa [marche subordonnée au régime des vents, conserve son pilote cinq ou six fois plus longtemps que le moins rapide des vapeurs.

Les taxes de pilotage payées par des steamers d'une jauge aujourd'hui courante étant connues (1), s'étonnera-t-on maintenant d'apprendre que, dans le même port du Havre, le produit à répartir entre les pilotes soit monté, entre 1878 et 1907, de 556.848 à 1.027.389 fr. (2), tandis que le tonnage, au cours de la même période, passait de 2.019.984 à 4.196.269 tonneaux ?

Ce serait au surplus commettre une grave erreur que de considérer le cas du port du Havre comme un exemple tout à fait isolé.

Partout ou presque partout, la situation est identique. A Nantes, un rapport présenté en 1906 à l'Assemblée commerciale réunie pour étudier les modifications à apporter au tarif, établit que le tonnage des grands navires a quadruplé depuis 1895 et que les recettes du

(1) A Marseille, un paquebot de 13.000 tonneaux, le *Paul-Lecat*, doit payer s'il entre de jour et suivant qu'il prend le pilote en 1^{re}, 2^e ou 3^e zone, 1.400 francs, 1.070 francs, 357 francs. A la sortie, il paie près de 1.000 francs. Pour un paquebot de 5.000 tonnes, le *Timgad*, les tarifs respectifs s'élèvent encore à 575 francs, 430 francs, 144 francs et à 400 francs à la sortie. Les tarifs de nuit sont un peu plus forts (*Sémaphore de Marseille* du 15 septembre 1913).

(2) Statistiques de la Chambre de commerce du Havre.

pilotage ont doublé (1). A Dunkerque, les chiffres cités par M. G. Beck dans un rapport documenté établissent que les recettes du pilotage étaient de 447.076 fr. en 1892 et qu'elles se sont élevées en 1907 à 651.931 fr. 30, ce qui correspond à une augmentation de 30 0/0 (2). A Cherbourg, les droits de pilotage se sont élevés de 340.843 fr. en 1903, à 665.242 francs (3) en 1911, ce qui, malgré la réduction de 27 0/0 établie sur la taxe par le décret du 23 novembre 1907, est équivalent à une augmentation de 95 0/0. A Rouen, à Boulogne, à Marseille, les constatations sont identiques et elles apparaissent avec toute la netteté désirable dans le tableau ci-dessous, extrait du rapport présenté par M. Ch. Colson, conseiller d'Etat, à la Commission extra-parlementaire de la Marine marchande (4), et mis au point pour l'année 1913.

STATIONS	RECETTES BRUTES	DÉPENSES	RECETTES NETTES	GAIN MOYEN
	francs	francs	francs	francs
Saint-Malo.	108 000	21.000	87.000	7.800
Calais.	163.000	19.000	144.000	10.500
Marseille.	1.095.000	210.000	885 000	13.700
Boulogne.	246 000	118.000	128.000	13.900
Le Havre.	1.331.000	548 000	783.000	14.600
Dunkerque.	739.000	241 000	498.000	15.200
Villequier.	569 000	23.000	546.000	15 600
Quillebeuf.	1.535.000	96 000	1.439.000	19.400
Cherbourg.	710.000	160.000	550.000	52.300
Totaux.	6.496.000	1 436.000	5.060.000	

(1) Cf. Rapport Talvande dans Compte rendu des travaux, 1907, p. 25 et suiv.

(2) Voir ce rapport dans Compte rendu des travaux de la Chambre de commerce de Dunkerque, année 1907, p. 255.

(3) Cf. Compte rendu des travaux, année 1911, p. 132 et suiv

(4) Cf. ce rapport auquel nous nous sommes plusieurs fois référé.

L'examen des diverses colonnes du tableau qui précède fait ressortir que la progression des recettes des stations de nos principaux ports a eu pour principal résultat de fournir aux pilotes, ainsi que nous l'avions laissé supposer, des traitements extrêmement honorables. C'est la raison pour laquelle les tarifs actuellement pratiqués ont soulevé de très vives critiques. On a soutenu en effet, avec des chiffres à l'appui, que l'augmentation du tonnage n'équivaut pas forcément à une aggravation de travail pour les pilotes. Les statistiques révèlent par exemple qu'au Havre, le nombre des bâtiments pilotés à l'entrée est descendu de 3.548 en 1878 à 3.162 en 1907, soit en moins 386 navires (1). Elles révèlent encore qu'à Nantes, si le nombre des navires pilotés à la montée a augmenté de 18 0/0, en revanche les gains des pilotes ont augmenté, eux, de 110 à 125 0/0 (2) pendant les années 1903 et 1904.

A cette objection extrêmement sérieuse, puisqu'elle met en discussion leur situation personnelle et leurs intérêts privés, les pilotes ont opposé, non sans vivacités de langage (3), deux arguments principaux.

Tout d'abord, allèguent-ils, les dimensions, sans cesse croissantes, des navires modernes en rendent la manœuvre toujours plus délicate et exigent des connaissances

(1) Statistiques de la Chambre de commerce du Havre.

(2) Cf. Chambre de commerce de Nantes, Compte rendu des travaux, 1905, p. 152.

(3) Cf. le rapport présenté à la Commission extra-parlementaire de la Marine marchande, en 1907, par M. E. Delamare, président du Syndicat des Pilotes de France et des Colonies.

techniques toujours plus approfondies, et une habileté manœuvrière consommée, résultat d'une expérience professionnelle que seuls peuvent donner un travail continu ainsi qu'un coup d'œil en quelque sorte inné.

Le raisonnement, présenté ainsi, est basé sur un ensemble de faits que sont en mesure de vérifier sans peine ceux qui éprouvent de l'attrait pour le mouvement intensif des paquebots à passagers et des cargo-boats, dans les grands ports de nos côtes. Pourtant il faudrait se garder de l'admettre sans une double réserve.

Les facultés d'évolution des bâtiments actuels, même des plus gros, restent, dans une importante mesure, proportionnées à leur taille colossale, et lorsqu'elles semblent ne pas suffire à une manœuvre délicate dans un espace resserré, éventualité toujours possible sinon facile à prévoir, de puissants remorqueurs sont là, prêts à résister à la masse indocile du grand vapeur et à la remettre, malgré elle, dans la bonne route.

Aussi ne pourrait on soutenir sans exagération manifeste, à notre sens, qu'un steamer de 10 000 tonnes exige dix fois plus de travail pour sa conduite qu'un autre jaugeant seulement 1.000 tonneaux.

En outre — et c'est notre seconde réserve — les taxes de pilotage dont sont grevées les grandes unités de la marine marchande française et étrangère augmentent avec une rapidité telle qu'elles arrivent aisément à devenir exorbitantes. A ce point de vue le cas de la station de Cherbourg, quoique isolé, est pourtant caractéristique.

Les traitements anormalement élevés de ses pilotes n'ont pas été, comme bien l'on pense, sans provoquer les récriminations les plus véhémentes des armateurs sur les fonds desquels ils se constituaient (1). Et il a fallu que le transfert des escales des grands paquebots dans le port de Boulogne (2), où le tarif extra réduit diminue encore avec l'élévation du tonnage, au lieu de croître en proportion, fût sur le point de se réaliser, pour amener les pilotes, sur les pressantes instances du maire et de la Chambre de commerce, à accepter non seulement la réduction de 27 0/0 opérée par le décret du 23 novembre 1907, mais encore la perspective d'abaissements nouveaux dans l'avenir, assombri depuis par la guerre.

Il ne convient certes pas, dans les circonstances actuelles, de compatir le moins du monde aux plaintes et aux doléances des armateurs et financiers allemands

(1) Cf. Compte rendu des travaux de la Chambre de commerce de Cherbourg, 1910, séance du 19 octobre 1910, p. 138.

(2) D'après l'article 98 du décret de 1899 (*J. off.* du 24 mai 1899 et séance du 15 novembre 1910, p. 152), « les paquebots à vapeur transatlantiques qui font avec le port de Boulogne un service au moins mensuel paient pour droits de pilotage à l'entrée comme à la sortie :

Par tonneau de jauge jusqu'à 1.000 tonneaux inclus . .	0 fr. 14
— en sus de 1.000 à 1.300 tonneaux .	0 » 03
— — 1.300 à 1.600 tonneaux .	0 » 02
— au delà de 1.600 tonneaux .	0 » 01

S'ils font leurs opérations dans le port extérieur ou la rade, ils paient pour l'entrée et la sortie cumulées un droit fixe de :

200 fr. s'ils jaugent 3 000 tonnes ou au dessous.

250 fr. s'ils jaugent plus de 3.000 tonnes et moins de 5.000 tonnes.

300 fr. s'ils jaugent plus de 5.000 tonnes.

dont l'or a afflué dans les caisses de la station du pilotage de Cherbourg pendant les années qui ont précédé le cataclysme déchaîné par eux sur l'humanité.

Mais que penser du renouvellement, au lendemain des hostilités, d'un semblable état de choses, toujours possible avec nos taxes actuelles, dans tel ou tel port, assidûment fréquenté en raison de ses avantages ou de sa situation par les bâtiments de nos Alliés, soucieux de coopérer à notre relèvement économique ?

Plus encore qu'aujourd'hui, apparaîtra alors inexact et, on peut le dire, choquant, le second argument présenté par les pilotes en faveur du maintien de tarifs manifestement trop élevés et consistant à éviter toute amélioration de traitement pour cette raison que les droits sont acquittés pour la plus grosse part par les puissances étrangères (la France n'occupant parmi elles que le cinquième rang) dont les navires sont « des oiseaux de passage et même de proie » (1).

On ne saurait vraiment faire fi avec plus de désinvolture des avantages que trouvent nos ports aux visites répétées des navires étrangers dont la collaboration extrêmement précieuse doit seulement — et devra plus encore après la guerre — être maintenue dans les limites convenables au moyen d'avantages particuliers réservés à notre flotte marchande, ainsi que nous l'exposerons dans notre prochain chapitre.

(1) Cf. Marcel Dubois, *La crise maritime*, p. 296.

Le trafic offert aux bâtiments autres que les nôtres est d'ailleurs essentiellement un trafic d'appoint et doit conserver ce caractère. A Cherbourg, à Boulogne, des paquebots de diverses nationalités embarquent des passagers de luxe, mais « ce n'est point là », a écrit M. P. Laporte (1), secrétaire adjoint de la Chambre de commerce du Havre, « qu'ils trouvent ou apportent les divers éléments de leur chargement ou le contingent de passagers et d'émigrants de classes inférieures sans lequel l'exploitation d'une ligne de navigation deviendrait impossible. Les escales étrangères amplifient les courants commerciaux déjà créés dans un port à économie complexe et permettent de diriger vers ce port des expéditions qui auraient pris d'autres voies, de telle sorte que quand le transit dont elles ont provoqué l'éclosion ou favorisé le développement est suffisamment dense, l'armement national se l'annexe en quelque sorte pour en faire l'aliment de nouvelles lignes de navigation... Ainsi au Havre, alors que 77 0/0 du nombre des navires sortis, représentant 63 0/0 du tonnage, battent pavillon étranger, il y a seulement 25 0/0 du total des marchandises exportées qui échappent aux compagnies françaises ».

Il ressort de ce qui précède que les arguments des pilotes ne sont pas suffisants pour justifier le maintien des

(1) Cf. *Le Havre port d'escale*, par P. Laporte, docteur en droit, secrétaire adjoint de la Chambre de commerce du Havre ; rapport présenté au IV^e Congrès national des travaux publics français (novembre 1912).

tarifs actuels dans ceux de nos ports, certes nombreux, où ils ont cessé de correspondre à un service « effectivement rendu » et pèsent lourdement non seulement sur les navires étrangers, comme on pourrait le croire de prime abord, mais aussi, pour une forte proportion, sur les bâtiments français.

Cela n'empêche que toute modification des taxes est essentiellement délicate pour ce motif que l'intérêt de la navigation et celui des pilotes sont le plus souvent opposés.

La navigation est relativement facile à satisfaire. La mesure dans laquelle il est possible de faire droit à ses demandes se détermine sans difficultés sérieuses, par la comparaison du produit effectif de la taxe jugée critiquable, pendant la période au cours de laquelle s'est réalisée la plus-value dont ont bénéficié les pilotes, avec le produit hypothétique, dans le même temps, de la taxe plus faible proposée en remplacement de la précédente et basée sur des éléments d'appréciation que fournit l'accroissement continu de la prospérité économique du port intéressé.

Des travaux de cette nature ont été entrepris à diverses reprises (1) et les abaissements de taxe qu'ils ont préconisés ont toujours eu pour but et, une fois réalisés, pour résultat, non de mettre obstacle à l'amélioration

(1) Cf. Compte rendu de la Chambre de commerce de Nantes, 1905, p. 27, 1907, p. 28. — Cf. également Compte rendu des travaux de la Chambre de commerce de Rouen, 1905, p. 218.

de la situation pécuniaire des pilotes, mais simplement de ralentir légèrement le taux d'accroissement de leurs gains, tout en faisant bénéficier les navires de réelles économies.

Au regard des pilotes et de leurs stations la question de l'abaissement des tarifs se présente sous une face beaucoup plus ardue. Dresser des statistiques et les mettre en parallèle ne suffit plus. Il faut examiner avec soin et combiner ensuite des éléments de variation dans les calculs qui procèdent d'idées parfois antagonistes ou de considérations particulières à telle ou telle station.

La première considération dont il y ait lieu de tenir compte, c'est la possibilité de diminuer le nombre des pilotes en exercice, par voie d'extinction, c'est-à-dire en n'acceptant une admission nouvelle qu'après deux ou trois décès et mises à la retraite. Il se produit parfois une disproportion trop marquée entre l'effectif des pilotes et le mouvement de la navigation. A Nantes, par exemple, on a relevé que pendant les deux derniers mois de l'année 1906, au cours desquels le mouvement maritime avait été particulièrement actif, chaque pilote avait eu, par semaine, un seul navire à assister, soit à la montée, soit à la descente de la Loire (1). La réduction de l'effectif s'imposait et elle a été réalisée par le décret du 12 octobre 1911 (2), qui a affecté à la station de Nantes

(1) Cf. Chambre de commerce de Nantes, Compte rendu; Rapport Talvande, 1907, p. 27.

(2) Décret inséré au *Journal officiel* du 1^{er} novembre 1911.

30 pilotes au lieu des 36 la composant auparavant.

Dans d'autres ports, au contraire, semblable mesure équivaldrait à une désorganisation complète du service. Ainsi à Alger le nombre des navires pilotés en 1910 a été de 4.484, ce qui équivaut à un mouvement journalier de 27 navires. Or « il faut compter une moyenne de deux heures entre le moment où le pilote quitte la station et celui où il y rentre. Six pilotes sont de service par journée de 24 heures et ont donc chacun 8 h. 20 de travail effectif. Pendant toute la période d'octobre à fin mai ils ne peuvent pas assurer le service et on est obligé de désigner chaque jour deux pilotes de corvée pour combler le déficit. Si un ou deux sont malades ou ont besoin de repos, leurs camarades sont rapidement surmenés » (1).

Par conséquent, les mesures à prendre sur ce point diffèrent suivant les cas envisagés.

Après l'étude de l'effectif, celle du matériel doit être poussée, au point de vue financier, jusque dans les détails. On ne saurait se dissimuler en effet que la transformation et la modernisation du matériel naval représentent une source singulièrement lourde de dépenses. Certes les équipages sont infiniment moins nombreux sur trois vapeurs, — nombre indispensable pour assurer dans la plupart des grandes stations un service régulier, — qu'à bord d'une vingtaine de cotres et le chapitre du budget les concernant diminue notablement d'import-

(1) Rapport du lieutenant de vaisseau Degrenaud, p. 13.

lance. Mais ces économies ainsi réalisées sur le budget du matériel précédemment utilisé, il importe de les mettre en regard du prix d'achat des steamers, de leur entretien en bon état de navigabilité, de leur amortissement, de leur approvisionnement en combustible.

L'étude de ces divers éléments, les comparaisons qu'elle entraîne nécessairement permettent de faire ressortir avec une exactitude relative si par rapport à l'état de choses antérieur la situation financière de la station se trouve, en raison des mesures prises, modifiée à son avantage ou à son détriment, et si, par voie de conséquence, le tarif doit ou non être abaissé.

Enfin la suppression du pilotage à grande distance sans laquelle le service ne peut fonctionner rationnellement doit également, lorsqu'elle se réalise, être prise sérieusement en considération pour la recherche des taxes nouvelles, puisqu'elle influe directement et dans une large mesure sur le produit du pilotage.

Telles sont, sommairement exposées, les diverses considérations qu'il y a lieu d'envisager, lorsque l'abaissement d'un tarif est devenu nécessaire. L'étude concrète des faits appropriée à chaque localité particulière doit seule servir de guide dans les recherches parce que, seule, elle constitue le moyen d'investigation vraiment efficace pour proportionner le gain des pilotes non seulement avec le service sans doute important qu'ils doivent rendre à la navigation, au moment opportun, en tenant compte de

leur organisation dispendieuse, mais aussi avec la situation, malgré tout secondaire et dépendante, qu'ils occupent sur la passerelle vis-à-vis du capitaine, seul maître à son bord, seul responsable des mesures qu'il ordonne pour la sécurité de son navire et de son équipage.

CHAPITRE VIII

LES MODIFICATIONS A APPORTER AU RÉGIME ACTUEL

Le pilotage est, à l'heure présente, régi par le décret-loi du 12 décembre 1806 qui en est le fondement ou, comme on l'a dit avec raison, la « charte ». Les points principaux qui intéressent soit le principe, soit le fonctionnement de l'institution, recrutement ou remplacement des pilotes, mode de fixation des salaires, détermination des tribunaux compétents en cas de litige et bien d'autres encore, y sont étudiés en détail et, à la lecture, l'impression se dégage très nette que les auteurs du texte se sont proposé l'organisation d'une corporation particulière ayant des droits définis avec précision et des obligations efficacement sanctionnées par des peines rigoureuses. Nulle part ailleurs peut-être, les idées autoritaires qui ont appartenu en propre à la monarchie napoléonienne ne se sont traduites avec plus de concision et de fermeté.

Pourtant, malgré l'importance de cette œuvre, 50 années à peine s'étaient écoulées depuis sa promulgation que l'urgence se fit sentir de l'harmoniser avec les besoins de la navigation maritime. Successivement, divers règlements, dont le plus ancien en date est celui du

29 août 1854, applicable au 1^{er} arrondissement maritime, se donnèrent pour objet de compléter les dispositions jugées insuffisamment claires, de préciser les cas douteux, et de régler des points de détail restés en dehors des préoccupations du décret-loi. A leur tour, ils ont connu les retouches fréquentes, subordonnées à l'agrément du pouvoir exécutif. Si bien qu'actuellement la législation sur le pilotage ressemble par bien des côtés à un bâtiment vétuste dont les diverses parties édifiées à des époques différentes, avec des matériaux recueillis ici et là, s'accommodent mal d'un assemblage trop imparfait.

Aussi bien nulle amélioration vraiment sérieuse ne sera obtenue tant que les autorités compétentes s'obstineront à remanier sans cesse partiellement des règlements touffus et insuffisants. Pour mettre le pilotage au niveau de l'évolution économique qui s'est poursuivie sans arrêt depuis le début du xix^e siècle, ce n'est pas par des discussions oiseuses sur des points de détail qu'il faut procéder, comme on l'a fait jusqu'ici, au prix d'incertitudes et de contradictions, mais par la coordination raisonnée et la mise en pratique des principes qui régissent la matière. C'est dire, par conséquent, qu'une refonte entière de la réglementation en usage s'impose.

Envisagée sous cet aspect, la tâche est loin d'être facile à cause de la nature spéciale de l'institution du pilotage qui, tout en demandant à être consolidée et rajeunie par des dispositions de portée générale, doit

nécessairement garder sur certains points une indépendance quasi absolue. Une des principales difficultés à vaincre consiste donc à déterminer quelle doit être, dans la réforme à opérer, la part de la loi et la part des règlements locaux.

Jusqu'à une époque toute récente, à part le travail très complet présenté par M. Tirman à la Commission extra-parlementaire de la Marine marchande de 1907, aucun essai vraiment sérieux n'avait été tenté pour obtenir quelque clarté à cet égard. Aujourd'hui, un projet de loi, adopté par le Conseil supérieur de la Marine marchande dans ses séances des 22 et 24 juin 1916, marque un premier effort vers l'unification de notre régime disparate, et quoiqu'il prétende, suivant les termes mêmes de M. le rapporteur Massenet, réduire la refonte organique du pilotage à un simple « rajeunissement de formules » — ce qui est manifestement insuffisant — il mérite par plus d'un côté de retenir l'attention (1). Nous aurons donc à nous y référer dans les lignes qui vont suivre.

Le premier point à envisager dans un texte nouveau, c'est la protection du pilotage, d'abord contre les atteintes venant de lui-même, ensuite contre celles venant de l'extérieur.

La protection contre les germes intérieurs de désorganisation repose tout entière sur le maintien d'une discipline rigoureuse basée à la fois sur les pouvoirs

(1) Consulter à ce sujet la *Revue de la Marine marchande* (éditeur Augustin Challamel), année 1916, n^{os} 8 à 14 inclus.

étendus confiés au commandement pour assurer la bonne marche du service et sur la répression sans faiblesse des fautes ou négligences professionnelles.

C'est ce que comprirent fort bien, à leur époque, les rédacteurs du décret-loi de 1806, en plaçant à la base de leur œuvre le principe d'autorité. Or il est aujourd'hui de toute évidence que, sous l'influence des idées modernes, on tend à se séparer de plus en plus d'eux sur ce point. A coup sûr la profession de pilote est trop noble par les risques qu'elle fait courir et par les qualités morales qu'elle exige pour qu'il soit question un seul instant de soumettre ceux qui l'exercent à des vexations ou à des punitions sévères sans motifs légitimes et dûment constatés. Mais comment espérer un fonctionnement régulier des stations en ne laissant à l'officier chef, comme le stipule le projet Massenet, que le pouvoir unique et dérisoire d'infliger un avertissement et en l'obligeant à en référer soit au directeur de l'Inscription maritime pour obtenir un blâme simple, soit au préfet maritime pour obtenir un blâme écrit ? Que penser en outre de cet autre article du même projet, d'après lequel les propositions du Conseil d'enquête, composé de deux officiers de marine, d'un capitaine au long cours et de deux pilotes, adressées au ministre de la Marine pour réclamer la suspension de 1 à 6 mois et la révocation, peines exclusivement prononcées par ce dernier, « ne pourront être modifiées qu'à l'avantage du pilote en faute » ?

Un pareil système ne peut avoir d'autre résultat que de ruiner l'autorité de l'officier chef et de retarder indéfiniment l'application de la peine en différant la répression au moyen de lenteurs administratives compliquées à plaisir. Il ouvre la porte au désordre et à l'anarchie là où l'unité de commandement et la rapidité d'exécution des ordres reçus sont indispensables à la sécurité des navires ainsi qu'à la sauvegarde des vies humaines. Les conceptions actuellement en honneur sur le sujet qui nous occupe sont donc à modifier entièrement. D'une part l'officier chef du pilotage, en raison de l'importance de son rôle et de sa qualité d'officier de marine ou de capitaine au long cours en retraite, doit être investi de pouvoirs disciplinaires étendus, à charge par lui de rendre compte à l'autorité supérieure des mesures qu'il a prises et d'encourir de lourdes responsabilités s'il fait preuve d'injustice ou de partialité. D'autre part, dans les cas où la gravité de la faute est aisée à apprécier, les enquêtes et la procédure administrative doivent être simplifiées, bien que pour prononcer les peines les plus sérieuses, telles que l'interdiction un peu prolongée (pendant plus de 30 jours par exemple) et surtout la révocation, le ministre de la Marine dans le projet actuel, ou tout au moins le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande, doive rester seul compétent.

Les attributions de l'autorité chargée de faire respecter l'ordre étant déterminées, la loi devrait procéder à l'énumération et à la gradation des peines encourues en cas

de faute ou de manquement à la discipline. On a vu plus haut (1) les incertitudes auxquelles donne lieu l'obscurité des textes actuels dont le remaniement s'impose. Aussi ne saurait-on souhaiter trop vivement l'entrée en vigueur dans un délai prochain du Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande auquel la loi nouvelle pourra se référer et qui correctionnalisera les infractions sur la route à suivre ou les faits de négligence imputables aux pilotes, punis dorénavant d'amende et de prison. En même temps que ces peines, prononcées sur l'initiative de l'administrateur de l'Inscription maritime, il sera nécessaire de laisser subsister, en généralisant leur portée, pour la répression de l'ivresse, du refus d'obéissance, de l'absence non autorisée, de défaillances personnelles graves ayant entraîné l'échouement d'un navire ou des avaries sérieuses, un ensemble de sanctions, appliquées suivant la voie hiérarchique, celles du décret Baudin, par exemple, limitées quant à présent aux fautes nautiques.

Mais protéger le pilotage contre lui-même ne suffit pas. Il est non moins indispensable de le garantir contre les entreprises des tiers. Quels moyens conviennent pour arriver à ce résultat ?

Tout d'abord l'obligation du pilotage devra être expressément maintenue dans son principe et les exemptions qu'elle comporte dès à présent devront faire l'objet d'une énumération limitative. Que ces questions, par leur

(1) Cf. p. 288 et suiv.

nature même, appartiennent au domaine législatif, c'est en effet ce que personne ne conteste. Stipuler que le capitaine est tenu de prendre à son bord le pilote passant à portée de voix ou, s'il le refuse, de le payer comme s'il avait eu recours à ses services, c'est prendre une mesure exorbitante du droit commun, c'est établir sur le commerce maritime un véritable impôt, c'est mettre à sa liberté une sérieuse restriction. Pour ces diverses raisons, la loi seule est à même de statuer en pareille matière.

Des motifs analogues s'appliquent pour la détermination des exceptions à la règle, qui doivent être examinées avec un soin extrême puisqu'il s'agit de la sécurité de la navigation. Si les limites de franchise fixées par la loi du 12 mai 1905 sont à conserver en vue du dégrèvement des petits bâtiments affectés au cabotage et revenant dans les mêmes ports à de courts intervalles, en revanche le système des abonnements ne doit être accepté qu'exceptionnellement, au cas où, par exemple, fonctionne un service de passagers, poste et marchandises reliant la France à l'Angleterre ; quant à la licence de capitaine pilote, elle est à proscrire en toute hypothèse pour les raisons données en détail précédemment.

En même temps que l'obligation, le monopole du pilotage est à renforcer si possible dans l'intérêt à la fois de la navigation et du revenu financier des stations, sans faire aucune distinction entre les ports.

Pour ceux qui reçoivent de grosses unités, le mono-

pole est une garantie sûre de rendement intensif du service et de bon recrutement des pilotes.

Pour ceux que fréquentent surtout des petits bâtiments caboteurs, le monopole sert de correctif à la règle d'après laquelle le ministère des lamaneurs pratiques brevetés qui y exercent le pilotage devient seulement obligatoire pour le capitaine quand il a fait le signal d'appel. Le droit accordé au lamaneur pratique breveté de démonter le pratique non breveté qui se trouvait déjà à bord a donc pour unique but de rétablir l'équilibre des recettes qui pourrait autrement se trouver fortement compromis.

D'ailleurs, s'il est bon de défendre les pilotes contre les entreprises de concurrents non qualifiés, il est non moins important de réprimer toute tentative faite par les capitaines pour se soustraire au pilotage lorsque le cotre ou le vapeur de la station passe à portée de voix, en stipulant que le paiement intégral du droit au pilotage sera acquis même dans le cas où le pilote ne serait pas embarqué. L'intérêt de cette disposition, utile à insérer dans un texte général, est néanmoins, croyons-nous, appelé à se restreindre considérablement, car la fraude deviendra fort difficile le jour où, les distances supprimées, l'arraisonnement se fera à l'entrée des rades, c'est-à-dire dans des espaces relativement resserrés.

L'existence du pilotage étant assurée par les moyens que nous venons de voir, et qui, déjà employés, demandent seulement à être mieux coordonnés, le texte nouveau ne donnerait pas les résultats qu'on est en droit

d'en attendre, s'il ne prévoyait pas la création d'un organe local ayant pour mission : 1^o d'exercer une surveillance continue sur la marche du service ; 2^o de prendre les initiatives nécessaires pour provoquer les modifications de détail destinées à le maintenir conforme aux besoins économiques du port en particulier et de la navigation en général. Cet organe qui devra associer à la gestion financière et administrative de la station tous les intéressés c'est-à-dire, outre l'officier chef du pilotage, des fonctionnaires de l'Inscription maritime, des armateurs, des membres de la Chambre de commerce et des pilotes, existe déjà dans quelques-uns de nos ports, très peu nombreux, à Dunkerque (1) et à Boulogne-sur-Mer (2), par exemple, sous le nom de Commission administrative. Les témoignages qui nous ont été apportés prouvent qu'il fonctionne à la satisfaction générale. C'est pourquoi son extension dans de grandes proportions nous paraît devoir être comprise au nombre des réformes à apporter au régime actuel.

Le nombre et les catégories de membres appelés à composer la Commission, ainsi que les attributions de cette dernière, devront être précisés après étude des résultats déjà acquis et des projets actuellement soumis à l'approbation de l'autorité supérieure (3). Mais ce qui

(1) Cf. décret du 20 juillet 1895 portant modification du règlement général sur le pilotage dans le 1^{er} arrondissement maritime (station de Dunkerque, art. 69 et 70).

(2) Cf. décret du 4 mai 1899 (*J. off.* du 24 mai 1898, p. 3382).

(3) Voir projet de décret modifiant l'article 242 du règlement du

importe par dessus tout, ce sera de lui ménager des rapports constants avec la Chambre de commerce de la localité, en vue d'assurer à la gestion de la station son puissant appui indispensable, nous l'avons déjà dit, pour hâter la réalisation de réformes coûteuses telles que la substitution du matériel à vapeur au matériel à voiles et pour faciliter le groupement du pilotage avec les autres services du port grâce auquel peuvent être établies, si l'un d'eux est trop taxé, des compensations au profit de la même clientèle.

Mais ici précisément apparaît une question tout à fait connexe avec la précédente : celle du statut à donner aux pilotes. La loi à élaborer devra-t-elle les considérer comme des conducteurs de navires exerçant commercialement leur industrie, ou, au contraire, les englober dans l'innombrable armée des fonctionnaires de l'Etat au moyen de la gestion collective de toutes les stations de France par un établissement public administré par un conseil central, lui-même composé de fonctionnaires, suivant l'idée émise dans son Rapport de 1907 par M. Colson ?

Le texte nouveau devra, selon nous, donner la préférence à la première des deux théories qui offre le double

1^{er} arrondissement élaboré par la Chambre de commerce du Havre en 1911 et reproduit dans un rapport documenté sur l'avant projet proposé par le Conseil supérieur de la Marine marchande, rapport présenté à la séance de la Chambre de commerce du 24 avril 1917.

avantage d'être conforme aux dispositions du Code de commerce et de rendre les pilotes justiciables des tribunaux consulaires. En outre elle seule se concilie, par une adaptation parfaite, avec les besoins particuliers des ports dont ne saurait tenir compte au même degré un organe unique siégeant sans doute à Paris, et, dans cet ordre d'idées, il est hautement désirable que la loi du 5 janvier 1912, dûment modifiée, puisse enfin entrer en vigueur, afin que sous un régime d'autonomie tout au moins relative, le pilotage soit remis entre les mains des autorités du port. Ce sera pour lui le vrai moyen de conserver sa liberté d'action et son esprit d'initiative qui, bien compris, sont les sources de recettes avantageuses sans aucun rapport avec les maigres traitements des fonctionnaires et de modifier les tarifs suivant les nécessités du moment avec une sûreté et une rapidité impossibles à obtenir des méthodes administratives proprement dites.

Ceci nous conduit à l'étude d'une question délicate : celle de savoir si la loi dont nous essayons de définir le cadre devra traiter des tarifs.

De toute évidence les taxes sont du ressort des autorités locales, seules aptes à apprécier le bien-fondé des récriminations qu'elles soulèvent. Pourtant le particularisme de nos règlements a eu pour résultat, par suite du développement rapide de certains ports et de l'activité plus ralentie de certains autres, de produire des variations considérables dans les recettes de stations

peu éloignées les unes des autres. Des esprits judicieux se sont émus des inégalités de traitement qui ont été relevées et on a proposé, pour amener dans une certaine mesure l'uniformisation des revenus, la création d'un droit général de pilotage, calculé par tonneau de jauge, superposé aux taxes locales et réparti entre les Chambres de commerce au prorata du nombre des pilotes entretenus par chacune d'elles. Que vaut cette solution ?

Tout d'abord, si le but proposé consiste à porter secours aux petites stations incapables de se suffire à elles-mêmes, pareille innovation est inutile. Le seul procédé logique à employer vis-à-vis d'elles se résume comme suit : remplacement de leurs pilotes, la plupart du temps inoccupés, par des lamaneurs pratiques brevetés qui vivent de la pêche, et pour qui la conduite occasionnelle d'un navire constitue un salaire d'appoint, très rare et, par là même, d'autant plus apprécié.

S'agit-il au contraire de ports importants et voisins dont les budgets présentent des variations considérables, la réponse ne saurait tenir en des termes aussi succincts.

Nous ne saurions quant à nous approuver la création d'un droit général de pilotage sous l'aspect qu'on lui prête et pour le but proposé. D'abord nous n'apercevons pas le résultat que donnerait son application. Fixe par sa nature, il prélèverait partout le même tribut et, le fardeau restant proportionnel, on ne voit pas avec netteté dans quelle mesure, par le seul effet de la répartition entre les Chambres de commerce, la péréquation serait

obtenue. D'ailleurs ne peut-on pas se demander si la tentative d'égalisation du produit des stations serait bien désirable puisque le pilotage, institution principalement locale, se trouve soumis de ce chef aux conditions de fonctionnement les plus diverses ?

Mais la grosse objection qu'on ne manquerait pas de faire, surtout dans les circonstances actuelles, si le droit en question venait à être établi, se rattache à un autre ordre d'idées. Elle se résume en ceci : à savoir qu'une charge nouvelle et uniforme ne devrait pas peser sans distinction sur les ports d'attache de l'armement national largement fréquentés par celui-ci et sur les ports qui ne prospèrent que par les escales étrangères. Car en définitive, il semble que la vraie raison des critiques justifiées adressées au régime actuel doive être cherchée dans le besoin urgent d'une protection plus efficace de la part des pouvoirs publics, que ressent notre marine marchande, atteinte si lourdement par la guerre.

Aussi bien le moment est opportun pour prêter une oreille attentive aux doléances de l'armement. D'une part en Angleterre la Commission d'études nommée par l'ensemble des Chambres de commerce a proposé dans une délibération officielle prise au mois de novembre 1916 d'accorder un régime de faveur pour le paiement des droits de port et de pilotage, aux navires britanniques, dans les ports anglais, de conférer des avantages aux Alliés et aux neutres, en équivalence de ceux consentis par les mêmes nations, enfin de faire supporter aux arma-

teurs ennemis le double des taxes acquittées par leurs concurrents alliés ou neutres (1).

D'autre part, en France même, le Conseil supérieur de la Marine marchande, pendant sa réunion du 24 juin 1916, s'est déclaré « entièrement favorable à toute proposition tendant à donner au gouvernement pleine liberté d'action pour l'établissement dans les ports français d'un régime différentiel suivant la nationalité des pavillons » (2).

Cette motion est grosse de conséquences puisqu'elle met en jeu l'existence de la loi du 19 mai 1866 dont l'article 4 supprime les droits de tonnage établis sur les navires étrangers. Néanmoins la fixation de taxes variables avec la nationalité des bâtiments est certainement possible, sinon facile, à réaliser à l'égard des puissances ennemies dont les traités et conventions ont été annulés *ipso facto* par la guerre, ainsi qu'à l'égard des neutres auxquels devra être imposé, la paix revenue, un traitement approprié à leur attitude pendant les hostilités.

Le pilotage est-il destiné à rester en dehors du mouvement qui a pour objet de renforcer la protection due à notre commerce maritime ? Il est à souhaiter qu'il y prenne au contraire une certaine part. Dès à présent en effet peut se concevoir l'assimilation du droit général de pilotage dont nous avons parlé à une sorte de droit de

(1) Cf. dans le *Correspondant* du 10 mai 1917 : « Pour le relèvement de notre Marine marchande », une étude documentée de M. Georges Ancel, député de la Seine-Inférieure.

(2) *Revue de la Marine marchande*, septembre 1916, n° 12, p. 673.

tonnage, basé sur la jauge nette, alimenté par une partie de la taxe payée actuellement et conférant aux navires nationaux un traitement privilégié. Ainsi comprise, la taxe perçue équivaldrait à un véritable impôt et son produit reviendrait à l'Etat. Cette conséquence inévitable ne manquerait pas de susciter les résistances et les critiques des pilotes et de ceux qui considèrent le développement de la fiscalité comme extrêmement dangereuse et malsaine.

Il faut pourtant s'attendre à ce que l'Etat, après la guerre, cherche à combler les déficits formidables du budget et multiplie ses prélèvements dans tous les domaines de l'activité. Mais, sur le point particulier qui nous intéresse, un palliatif pourrait, semble-t-il, être employé avec succès : il consisterait à affecter à des œuvres de bienfaisance maritime le produit du droit général et différentiel dont nous traitons. A cet égard la voie a déjà été tracée par l'article 21 de la loi du 7 avril 1907 qui prélève sur le montant des primes à la construction, des primes à la navigation et des compensations d'armement, une retenue de 6 0/0. Les 2/3 de ce pourcentage sont remis à la Caisse de prévoyance en vue d'aider à la constitution des retraites, ainsi que pour grossir les fonds de secours à distribuer aux victimes des naufrages et autres accidents de mer ou à leur famille. Le tiers restant est attribué à la Caisse des Invalides suivant l'article 7 de la loi du 19 avril 1906, afin d'accorder des subventions à des Chambres de commerce, à des

établissements d'utilité publique ou à des syndicats pour la création et l'entretien en France ou dans certains ports étrangers particulièrement fréquentés par des marins français, soit d'hôtels ou d'hôpitaux maritimes, leur assurant l'existence et les soins, soit de toute autre institution pouvant leur être utile et notamment des écoles professionnelles de marins.

Un tel système, s'il était employé, offrirait un double avantage. D'abord le droit général de pilotage supprimerait ou tout au moins diminuerait notablement, selon l'importance de son produit, les crédits inscrits chaque année au ministère de la Marine avec les affectations indiquées ci-dessus et dégrèverait ainsi le budget d'une charge dont le poids semblera plus lourd encore à l'avenir que par le passé. En second lieu, par la combinaison de mesures de protection pour notre marine et de mesures de bienfaisance professionnelle, il développerait plus encore l'esprit de solidarité qui unit étroitement les uns aux autres les membres des diverses corporations maritimes, y compris les pilotes.

Quoi qu'il en soit, la solution qui vient d'être esquissée ne vaut qu'à titre de simple indication. La protection de la marine marchande est une question voisine de celle du pilotage, mais sa solution doit être différée jusqu'à nouvel ordre. C'est aux négociateurs du traité de paix ainsi qu'aux représentants de la France dans les Congrès des Alliés qu'il appartiendra de rechercher, en pleine connaissance de cause, les moyens propres à restaurer

notre marine et de déterminer la mesure dans laquelle le pilotage, par son organisation comme par ses tarifs, pourra efficacement y coopérer.

La loi future devra encore améliorer sérieusement la procédure adoptée pour la modification des dispositions en vigueur. Le système actuel est trop lent et trop peu efficace. Les changements adoptés ne sont en effet incorporés dans les textes qu'au moyen de règlements d'administration publique rendus sur demande des Chambres de commerce ou des intéressés, après enquête « dans les formes ordinaires », c'est-à-dire dans les formes prévues par le décret des 20 juin-15 août 1792 qui prescrit la réunion des juges des tribunaux de commerce et des officiers municipaux avec le « chef des classes » — l'administrateur de l'Inscription maritime à notre époque — auquel se joignent deux armateurs, deux des plus anciens capitaines commandant les navires amarrés dans le port et un pilote au minimum.

Avec ce système qui, par la complication des formalités administratives, ne rend possible la révision des tarifs qu'à des intervalles éloignés, les pouvoirs publics remplissent un rôle d'arrière-plan, consistant simplement à homologuer les projets qui leur sont soumis. Il ne devrait pas en être ainsi et on doit espérer que la loi nouvelle les incitera davantage à prendre les initiatives nécessaires ou à accueillir favorablement celles des autorités locales. Plus que quiconque, ils sont en mesure de surveiller, par l'emploi des nombreux moyens d'in-

vestigation dont ils disposent, le rendement des stations et d'ajuster les taxes aux besoins du moment, guidés par le souci constant de favoriser notre commerce maritime et d'assurer, au voisinage de nos ports, la sécurité des navires ainsi qu'à celle de leurs équipages.

Ces observations étant faites, le système de consultation d'une assemblée commerciale comprenant le président du tribunal de commerce, deux membres de la Chambre de commerce, un conseiller général, un conseiller municipal, deux armateurs, deux capitaines et trois pilotes, prévu par le projet Massenet, semble satisfaisant, bien qu'on s'étonne de ne pas voir siéger dans l'assemblée l'officier chef du pilotage dont la place y est indiquée. De même encore rien de plus naturel que la Chambre de commerce ou le conseil d'administration du port soient pressentis sur l'opportunité et la portée des modifications jugées nécessaires.

Enfin, pour être complet, le texte général devra encore contenir des dispositions succinctes sur le mode de recrutement des pilotes, sur les connaissances techniques et le degré d'instruction exigés d'eux, sur la composition du jury d'admission aux examens et sur la mise en réforme ou à la retraite des pilotes fatigués ou infirmes. Sur tous ces points, il suffirait de coordonner les réglementations en vigueur, qui presque toujours donnent satisfaction tout en ne se différenciant guère les unes des autres.

Les autres questions, notamment l'effectif du person-

nel, la détermination des zones obligatoires de pilotage, la composition du matériel et son entretien, le fonctionnement administratif intérieur continueront à être régis avec profit par des décrets rendus sur la proposition du ministre de la Marine après enquête publique et avis de la Chambre de commerce et de l'assemblée commerciale, à la condition de se conformer strictement aux termes de la loi.

Telles sont les principales améliorations au régime existant qui nous semblent devoir retenir plus spécialement l'attention. L'exposé qui vient d'en être fait n'a pas la prétention d'être complet, mais tend seulement à mettre en relief un minimum de points sur lesquels l'accord devra se faire lors de l'élaboration de la loi. Cet accord se réalisera d'autant mieux que l'étude de la réforme sera entreprise avec un esprit plus nouveau. Ce n'est pas en effet uniquement du passé que devront s'inspirer les rédacteurs du texte définitif. Sans doute auront-ils à tenir compte avec grand soin de ses enseignements inestimables et à conserver jalousement les vieilles traditions d'honneur corporatif et de courage, qui ont inspiré à tant de pilotes, morts victimes du Devoir, des actes d'héroïsme sublime et de sacrifice admirable auxquels nous nous reprocherions, en terminant cette étude, de ne pas rendre un hommage bien mérité. Mais, avertis des besoins complexes du présent, ils auront à prévoir les exigences plus grandes de l'avenir. Sans prétendre créer une œuvre immuable, telle celle de 1806, puisqu'en ma-

tière maritime comme en matière commerciale, l'adaptation rapide aux nécessités du moment est la condition essentielle du progrès économique, ils combineront les deux conceptions opposées du pilotage d'autrefois et du pilotage moderne, harmonisant ainsi, en une synthèse heureuse, le type du pilote de l'ancien temps avec celui du pilote de nos jours. Le premier, en surtoit, en capote cirée et en bottes épaisses, scrutant, malgré les embruns qui lui fouettent le visage, les immenses espaces mouvants parmi lesquels son cotre solitaire tangue et roule sous l'effort parfois contrarié des lames et du grand vent du large, dans l'attente du voilier incertain sur la meilleure route à suivre pour gagner le port. Le second vêtu d'un complet de bonne coupe et coiffé d'une casquette bleu marine, passant, à son tour de service, du pont du robuste vapeur qui l'a amené avec ses collègues aux limites de la rade, sur la passerelle du gros cargo-boat ou du paquebot rapide qui d'après ses indications précises va gagner sans encombre son poste d'amarrage dans un bassin déterminé à l'avance.

L'un comme l'autre, quoique chacun à son époque, auxiliaires précieux du capitaine et de l'équipage qui ont besoin, physiquement ainsi que moralement après les fatigues d'une longue traversée ou au milieu des préoccupations du départ, de sentir parmi eux un marin éprouvé, familiarisé avec les dangers toujours nombreux dans les chenaux, les estuaires et les rades ; l'un comme l'autre artisans modestes non moins que laborieux de la fré-

quentation intensive de nos ports par la navigation nationale et étrangère sans laquelle est irréalisable le développement de la puissance maritime et de la prospérité économique de la France.

Vu :

Le Président de la Thèse,
CH. LYON-CAËN.

Vu :

Le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
H. POINCARÉ.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIERE PARTIE

Historique du pilotage.

	Pages
CHAPITRE PREMIER. — Généralités	1
CHAPITRE II. — Les diverses catégories de pilotes et leurs attributions.	5
§ 1. — Le pilote hauturier.	6
§ 2. — Le pilote lamaneur	19

DEUXIÈME PARTIE

L'organisation actuelle du pilotage.

CHAPITRE PREMIER. — Recrutement et nomination des pilotes	41
Législations étrangères.	55
CHAPITRE II. — L'organisation administrative des stations de pilotage.	66
§ 1. — Le personnel.	66
§ 2. — Le matériel	87
§ 3. — Le rayon d'action.	101
§ 4. — L'organisation financière	127
§ 5. — Examen sommaire de l'organisation des stations à l'étranger.	150
CHAPITRE III. — Les traits caractéristiques du système français et des législations étrangères	182
§ 1. — L'obligation du pilotage.	183
§ 2. — Le monopole du pilotage.	224
§ 3. — Les législations étrangères	230

CHAPITRE IV. — Les droits et les devoirs respectifs des capitaines et des pilotes.	248
§ 1. — La législation française.	248
§ 2. — Les législations étrangères	277
CHAPITRE V. — La responsabilité du pilote	288
§ 1. — La responsabilité disciplinaire	289
§ 2. — La responsabilité pénale.	293
§ 3 — La responsabilité civile	309
CHAPITRE VI. — La compétence en matière de pilotage et ses rapports avec le caractère de la profession des pilotes.	336
CHAPITRE VII. — La base de perception et la quotité des taxes de pilotage.	350
§ 1. — La base de perception	350
§ 2. — La quotité.	367
CHAPITRE VIII. — Les modifications à apporter au régime actuel.	388

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).

THE NATIONAL ARCHIVES

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
